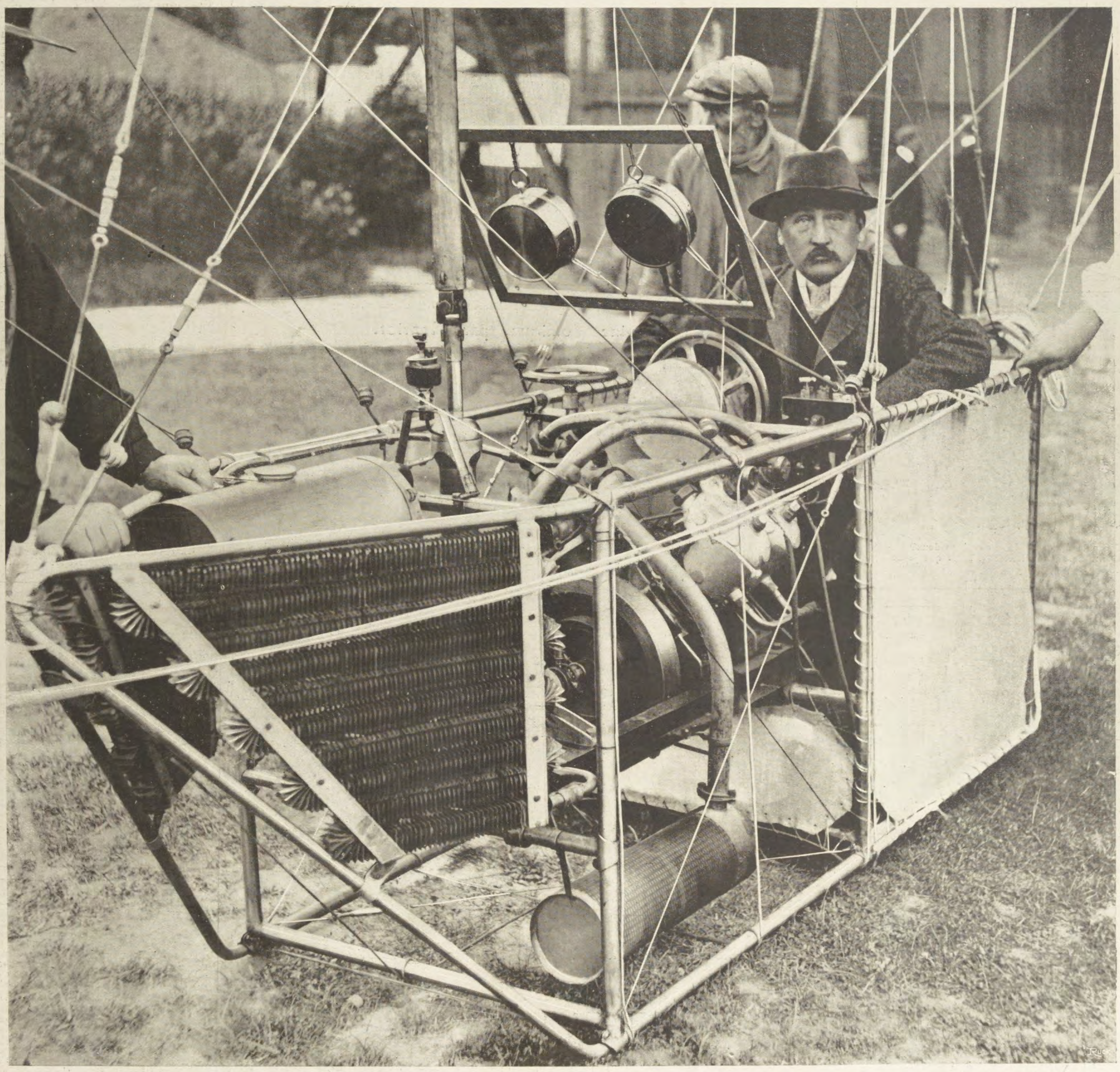
Année ⌀ N° 410 — 50 centimes. — 28 Juillet 1906 ⌀ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

Un hors-texte en couleur : SZISZ



La deuxième sortie du dirigeable de La Vaulx

Le Comte de La Vaulx dans sa nacelle

(Voir pages 552, 554 et 555)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Le Petit Magazine de la Jeunesse
9 & 11, Avenue de l'Opéra ✕ Paris

Abonnements :
Paris et Départements ,, ,, ,, 24 francs
Étranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 ⌀
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APPAREILS NOUVEAUX POUR AUTOS & CANOTS
Accumulateurs. Bougies. Bobines
AVERTISSEUR SIRÈNE. PHARES ELECTRIQUES

LAVENE

33, Rue N.D. de Lorette. PARIS. TÉLÉPH. 3/4.75

GRAND GARAGE
et Magasins de vente

ROCH-BRAULT ET DEGRAIS

Agents de la
SOCIÉTÉ LORRAINE
des Anciens Établissements
de DIÉTRICH et Cie
de LUNÉVILLE

30, Place St-Ferdinand et
36, Rue Brunel
PARIS

Téléphone 527-04

VOYAGES EN SUISSE

Billets divers à Prix réduits, Aller et Retour, Circula
ABONNEMENTS GÉNÉRAUX
Valables sur les Chemins de Fer et Bateaux
Pour tous Renseignements et Brochures, s'adre
l'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉR
58, Boulevard Haussmann, PARIS.

AIGLE-LES-BAINS (Vaud), Source alcaline, ttabl. hydr., Ea
Eau mère. Le Gd Hôtel, entouré parcs, forêts, séjour ra

BEX Centre d'excursions. Grand Hôtel des Salines,
salins, carboniques, de lumière, Fango. Vaste

BEX-GRYON-VILLARS CHESIÈRES
min de fer élec

GENÈVE réunit Beauté, Charme, Ressource
brité. S'informer : Renseig., 3, Pl. Be
Chemins de fer du MONT-SALÈ
Panorama unique sur la chaîne du Mont-Blanc.

GRISONS Chemin de Fer Rhétique (Li
l'Albula, 1825 m. s./m.) Ouver
l'année. Billets et enregistre
directs de et pour les principales gares de l'Europe. — C
capitale, centre du réseau. — DAVOS, cure d'air. Centres d'
sions. Sports d'hiver et d'été. — THUSIS et la VIA-M
WALDHAUS-FLIMS, bains du lac. — ENGADINE : Saint-M
Pontresina, Samaden, Sils Maria, Tarasp-Schuls-Vulpera
bres stations climatériques et thermales. Sports d'hiver et

GURNIGEL-LES-BAINS, près Berne. Etabl. de 1er ordre.
sulfureuses. Altitude 1155 m. Vastes forêts de

LUCERNE RIGHI, PILATE, STANSERH
BURGENSTOCK. ENGELB
LAC des QUATRE CANTO

LUGANO Situat. incomp. Centre de 3 lacs suisse
et routes St-Gothard et Simplon. A 2 h. de

MONTREUX La Perle du Léman. Centre d'excur
Kursaal : Concerts et attraction

MONT-SOLEIL sur St-IMIER, Jura, 1250 m., funic
Séjour climat. d'altit. Forêts s

VEVEY Séjour agréable, tte l'année. Nombreuses excu
pr Chemins de fer électriques, funiculaire et bat

ZURICH Séjour agréab, Station intermédiaire pr excurs. Musée
Tonhalle (excell. orchestre), Théâtre, Variétés, Bains

ZERMATT Cie VI : GE-ZERMATT (1620m), GORNER
(3136m). Hôtels SEILER : Cervin, Zer
Mont-Rose, Victoria, Riffelalp, Lac Noir, etc., confort mod
Panorama grandiose. Excursions célèbres. Renseigts Cie Viège-Z
Lausanne et Agence des Chemins de Fer Fédéraux. 58, Boul Haussmann,

---

FONTAINEBLEAU

SON CHÂTEAU, VILLÉGIATURE D'ÉTÉ
SA FORÊT

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILE
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Une automobile t'a donc coupé en deux?
— Oui... mais j'étais tellement saoûl que je ne m'en suis pas aperçu!

— Et ton auto est satisfait de ces jantes amovibles?
— Tu le vois... il en a l'air « enjanté »!

— Mais oui, le prix de l'autobus n'est que de quinze centimes. Vous aviez peur qu'il fût au poids?

— Vous trouvez rigolo une panne?
— Quand ça arrive à un autre oui; quand c'est mon tour, je trouve que c'est odieux!

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Expertation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

---

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre t restera ou redeviendra svelte. — Le fla 50 dragées est expédié franco par le* LABORAT
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CE
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bout*

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

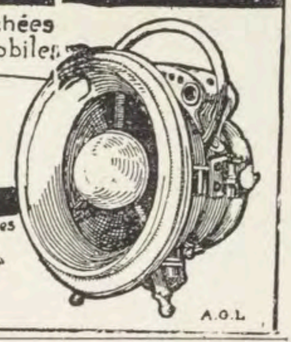
"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén-const
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gd luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande, route et course, 2 à 6 chevx dep 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

AUTO-FOURNITURES Téléph 580.88
et tous accessoires et pièces détachées pour Automobiles

AUTOMOBILES **HELIOS**

Concessionnaires des **Moteurs MUTEL**



HUSSENOT et RAYNAUD : 39 rue La Boëtie.
Concessionnaires pour Paris, Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Société Industrielle des Téléphones

A.G.L.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Méd
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cata
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'EVENTRATION et combattant l'OBÉSITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTÉBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez C. CHANSON, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et *FAUTEUIL-ROULANT*
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

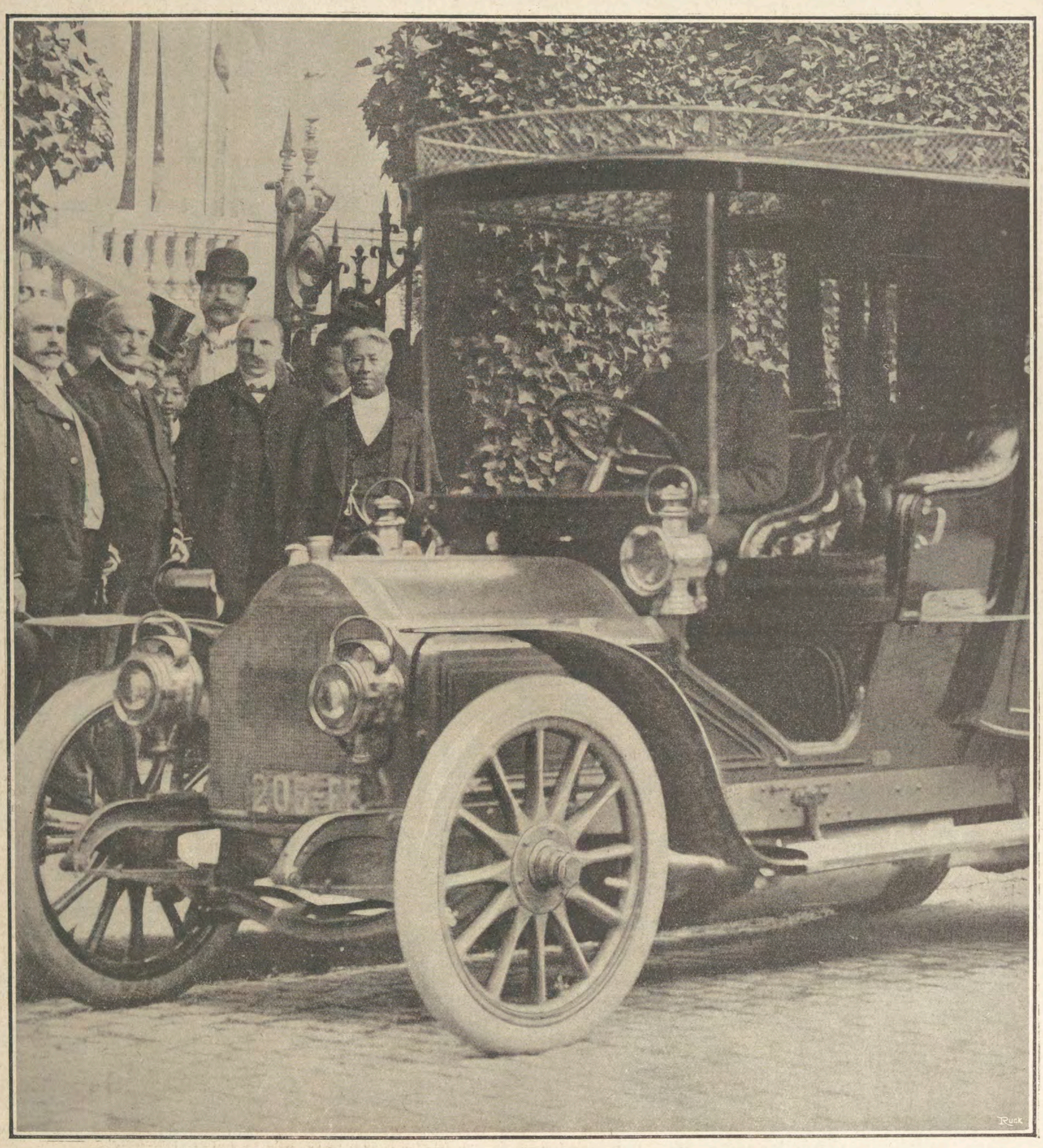
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubè
Liquides astringent
GUÉRISON RADICA
et rapide des maladi
contagieuses; très e
cace dans les maladi
de la vessie : cystite d
catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

28 Juillet 1906 ⌀ N° 410
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ⌀ Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



S. M. SISOWATH CHAUFFEUR

Sisowath vient de quitter la France, où il trouva tant de distractions, où il fut initié à tous les progrès qui lui étaient complètement inconnus. La première fois qu'il monta en automobile, il sembla éprouver une légère émotion. Elle se dissipa rapidement et c'était pour lui une grande joie lorsqu'il prenait place dans la splendide Lorraine-Diétrich *qui avait été mise à sa disposition. Pourquoi, disait-il, quand on a des voitures comme celle-ci, se servir encore de chevaux?* (*Pneumatiques* Michelin).

COMMENT LES JEUX DEVIENNENT DES SPORTS

Par PAUL HAMELLE

Tout sport a commencé par être un jeu, mais il ne s'est classé tel que lorsqu'il a été soumis à une réglementation sévère. Tel passe-temps devient un sport quand il s'astreint à une formule sportive.

Nous assistons à une transformation singulière : l'un après l'autre, nos jeux sont en train de devenir des sports. Quand je dis jeux, je veux dire tout exercice récréatif qui fait appel à la force, à l'adresse ou à l'endurance, et le plus souvent tous les trois à la fois.

On jouait en France avant nous, on y a joué de tout temps, « pour ce que jouer », sans doute « est le propre de l'homme. » Le sport, cependant, est chose moderne, encore que le terme qui la désigne ne soit qu'un vieux mot français passé il y a longtemps en Angleterre, d'où il nous revint, voici quelque vingt ans, avec un sens nouveau et une nouvelle physionomie. Le sport est toujours un jeu, mais ce n'est plus tout à fait le jeu que nos ancêtres ont connu; ni même toute espèce de jeu indifféremment.

Par quels caractères diffèrent-ils et à quels signes les distinguerons-nous?

Qu'est-ce que le sport Permettez-moi, ici, d'ouvrir une parenthèse. Il y a quelques années, le sport était le thème de dissertation à la mode. Qu'était-ce que le sport? Quels étaient ses caractères distinctifs, son objet, ses origines, ses limites? Tout le monde avait en poche sa petite définition. La meilleure, la seule bonne et que j'ai, pour cette raison retenue, c'est celle de ce rare sportsman Bougle, qui signait dans la *Bicyclette* du pseudonyme « L. B. Spoke », des articles pleins de substantifique moelle, et qui, depuis, a déserté le cycle pour la rivière, la fraîche rivière, à truites, est devenu l'un des maîtres de la gaule de France et du monde.

Sa définition, la voici « On appelle sport tout déploiement sans but utile d'une activité musculaire originellement nécessaire à la conservation de l'existence. »

Le mérite de cette définition, qui synthétise les divers éléments découverts dans l'idée de sport par une analyse pénétrante, c'est la différence de tant d'autres, à que nous proposaient les rhéteurs du jour, sa précision philosophique. Elle procède d'une excellente méthode; elle définit dirai-je pas le dedans, pas les caractères essentiels, non pas les détails adventices; elle fournit à nos opinions flottantes un fil conducteur sûr; elle offre à nos jugements un critérium positif. Grâce à elle, nous savons pourquoi le jeu de l'oie ou de dominos ou d'échecs, le jeu des barres fixes, des anneaux ou du trapèze volant ne seront jamais des sports. Son défaut peut-être, qui n'est que l'envers de sa qualité, serait justement un certain manque d'élasticité, cette rigueur même qui ne tient pas assez compte de l'incessante transformation qu'est la vie. Les mots évoluent, comme les choses qu'ils désignent et le sport, — chose et mot — a évolué; il a étendu, il étend sans-cesse ses ramifications; mais ce qu'il gagne en portée, il le perd en pureté. A s'en tenir aux termes stricts de notre définition, on risquerait d'exclure un certain nombre de manifestations athlétiques, que nous ne pouvons guère ne pas regarder comme sportives. Si, sur l'autel de l'exactitude terminologique, je sacrifie sans peine le croquet où l'activité musculaire fait tout de même trop défaut, il m'en coûterait beaucoup de bannir du royaume sportif, par exemple, ces deux jeux rois du sport insulaire, le cricket et le football parce qu'ils ne satisfont pas directement à la condition d'utilité originelle.

Que conclure de cela? que la définition, restée vraie scientifiquement, n'est plus tout à fait adéquate à la réalité changeant? qu'il lui en faut substituer une plus compréhensive? Point du tout; mais qu'il sied de l'interpréter, de l'adapter aux exigences mobiles de l'heure; que dans nos courses à travers ces terrains vagues où il est si facile de s'égarer, nous serons sages de l'avoir toujours présente « aux yeux de l'esprit » comme disent nos voisins, sans nous asservir à l'étroitesse de la lettre.

Et maintenant, nous pouvons fermer notre parenthèse et reprendre notre discussion au point où nous l'avons laissée.

Nous nous demandions en quoi le jeu, exercice volontaire de force, d'adresse, d'endurance, connu et pratiqué des hommes qui furent avant nous, diffère de notre sport moderne?

Oh! c'est bien simple et la différence à qui passe vite et sans prendre la peine de la méditer, semblera bien légère : le jeu c'est le sport avant la lettre (1).

Le sport procède du jeu Tout sport commence par être un jeu. Ce jeu est d'abord plus ou moins abandonné au caprice du joueur ou des groupes de joueurs. Les règles classiques et variables sont appliquées sans excès; elles manquent ordinairement de sanction autant que de précision; la fantaisie en est l'âme.

Et voici le jeu sorti de la période du premier âge; il reconnaît des règles universelles, fixes, et rationnelles. Mais qui dit règles dit pouvoir régulateur. Ici, le pouvoir régulateur n'est et ne peut être autre que l'assemblée des intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire des joueurs unis par le lien fédératif. Ce système, en politique, se nomme le « self-government » ou régime représentatif.

La fin de la Fédération, c'est par le moyen d'épreuves règlementaires, de classer les joueurs, individus ou équipes, selon leur mérite. Lorsque, mais seulement lorsque, ces trois éléments sont réunis — une fédération, une réglementation, un classement — le jeu, entendu comme nous avons dit, s'appelle sport. — Le jeu auquel l'un d'eux fait défaut n'est qu'un sport embryonnaire un sport en puissance, ou mieux un sport imparfait. Le sport, c'est donc le jeu pourvu de ses organes essentiels, le jeu devenu grand.

Ces vérités, que nos voisins d'outre-Manche ont sucées comme avec le lait, sont encore jeunes de ce côté-ci de l'eau, où elles heurtaient quelques instincts aussi vieux que notre tempérament national, si vieux que César le signalait déjà, je crois, chez nos aïeux Gaulois : l'humeur guerrière, forme première de l'ésprit sportif, mais alliée à l'indiscipline négative de ce même esprit, laquelle plus profondément dérive d'une vanité incoercible; en sorte que le même obscur instinct qui en nous faisant batailleurs par désir de briller, nous prédisposait à l'amour des luttes sportives, nous en détournait en nous faisant indisciplinés par vanité, par crainte de ne pas briller assez. Nous nous résignons encore à la règle; nous acceptons le régulateur, mais contre le classement, réclamé de l'Anglo-Saxon s'insurgeait notre amour-propre latin. Et sans classement, point de lutte vraiment sportive.

Voyez plutôt la boxe en qui Lord Byron louait « l'art noble » de la défense personnelle : elle ne devient chez nous un sport que du jour où un pouvoir, de tous appelé ou subi, l'ayant doté d'un code, lui impose des championnats, et non point sans peine ni révoltes. Je crois qu'en cherchant bien, on trouverait encore des dissidents qui font bande à part. De même l'escrime qui, de par ses origines chevaleresques, son allure artiste ses habitudes théâtrales, plus encore que la boxe, répugnait à la sévère formule sportive. Après quelques vaines résistances, elle a fini par l'accepter et ne s'en est pas mal trouvée. Il n'est pas jusqu'à notre vieux billard, le plus populaire de nos jeux nationaux, qui ne soit en train de devenir, grâce à elle, et malgré son manque d'utilité originelle — le plus populaire de nos sports d'intérieur.

Par la preuve contraire éclate d'une façon plus saisissante encore la vertu créatrice de la formule. Alors que, faute l'avoir fait leur, bien des jeux qui possédaient les caractères essentiels du sport ne furent longtemps que d'élégants exercices athlétiques; nombre de jeux de passe-temps et d'actes qui n'avait en soi rien de sportif sont devenus des manières de sports par l'adoption de cette formule magique, voire d'une seule de ses conditions. Voulez-vous un exemple: l'élevage du chardonneret chanteur; il n'est guère, vous en conviendrez, d'occupation sportive! eh bien, nos voisins en ont fait un quasi-sport. Ils organisent des concours, des matches de chardonnerets chanteurs où la victoire est à celui qui s'égosille le plus longtemps sans faiblir. Il y a des records de chant; des handicaps de chant. où M. Jones, propriétaire d'un chardonneret, offre de matcher son champion à plumes contre celui de M. Tom, en lui rendant dix minutes. Et le défi est relevé; des paris s'engagent; des spectateurs affluent; et le grave *Sporting-life* enregistre défis, réponses et résultats. Le dressage du chardonneret de chant, comme celui du terrier à rats, comme celui du coq de combat, est devenu fait de sportsman.

La réglementation est nécessaire au sport Autre preuve de cette influence du mot sur la chose: certains passe-temps essentiellement sportifs le deviennent davantage dès qu'ils adoptent la formule sportive: telle la pêche à la ligne. Voilà, semble-t-il, un amusement qui échappe à toute réglementation. Point du tout; les Américains, chercheurs de la quintessence, sont avisés de fonder, quelque part, en Floride, un club — jusque-là rien d'original, les clubs de pêche abondent — mais un club d'une sévérité draconienne. Pour y être admis, il faut avoir capturé au moins un thon d'un poids de 80 à 100 livres anglaises à la ligne, et non point à une ligne quelconque, mais à une ligne dont le fil ne doit pas dépasser une grosseur déterminée, et cela sans le moindre secours étranger. Vous ne serez par surpris si je vous dis que ce club, qui opère aux abords de l'île Santa-Catalina — paradis des pêcheurs — ne compte guère qu'une centaine de membres. Mais ceux-là, quels sportsmen!

Sportsman aussi tout de même et d'une autre sorte moins relevée, cet enragé danseur qui a fait, l'autre jour, le pari de valser treize heures rigoureusement chronométrées par un juge non moins sportif dans l'exercice de son ingrate fonction. En vérité, du train dont nous allons, le sport se confondra demain avec la vie.

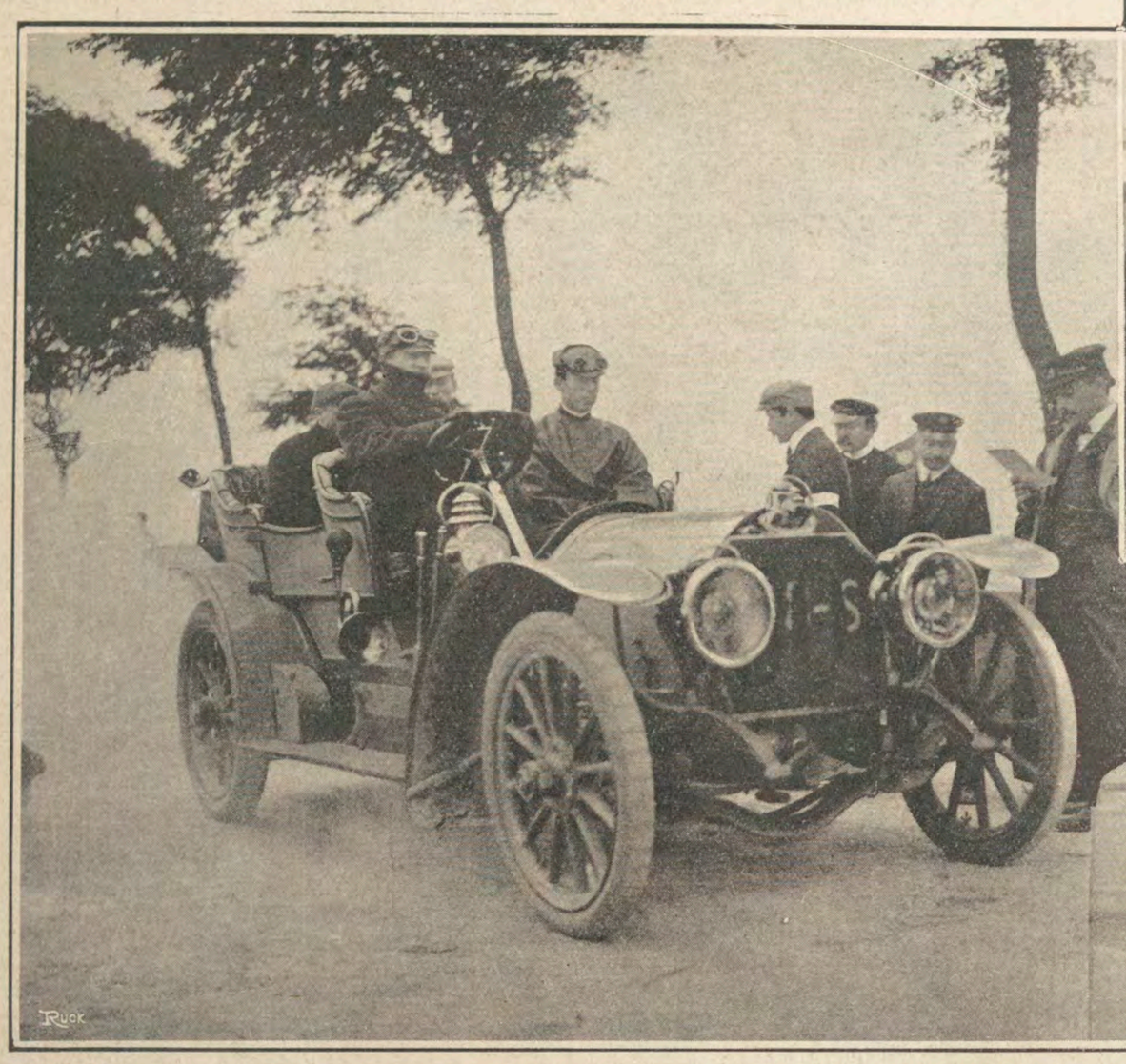
Car la formule sportive maintenant entrée dans les mœurs, est une formule de vie qui multiplie et intensifie les énergies au-delà de toute imagination. Pour s'en convaincre, il suffit d'avoir des yeux et de les ouvrir au spectacle que nous offrent ces vingt dernières années, à ce mouvement si riche de conséquences morales et sociales qu'on a baptisé « Régénération physique »; à cette prodigieuse et incessante éclosion de jeux nouveaux qui n'est souvent qu'une résurrection de jeux ancienst irés de leur poussière par le coup de baguette de notre formule-fée.

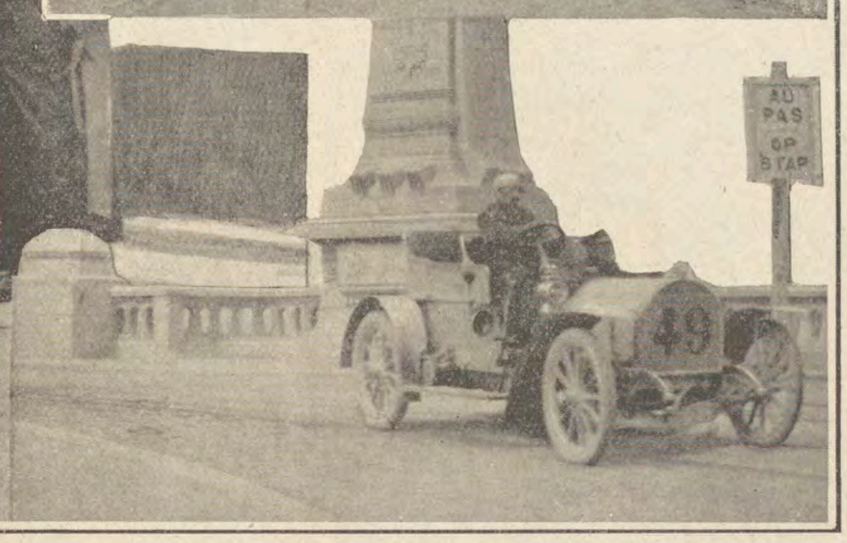
PAUL HAMELLE.

(1) Dans son essai d'une définition, notre ami Spoke regardait le jeu comme le genre dont le sport serait l'espèce; ce qui est une autre façon de dire que le jeu contient en puissance le sport.

A la mer, à la campagne, emportez Je Sais Tout. *Dans chacun de ses numéros*, Je Sais Tout *publie une pièce entière ou un roman complet inédit qui peuvent être mis dans toutes les mains.*

LE MEETING DE BOULOGNE-SUR-MER



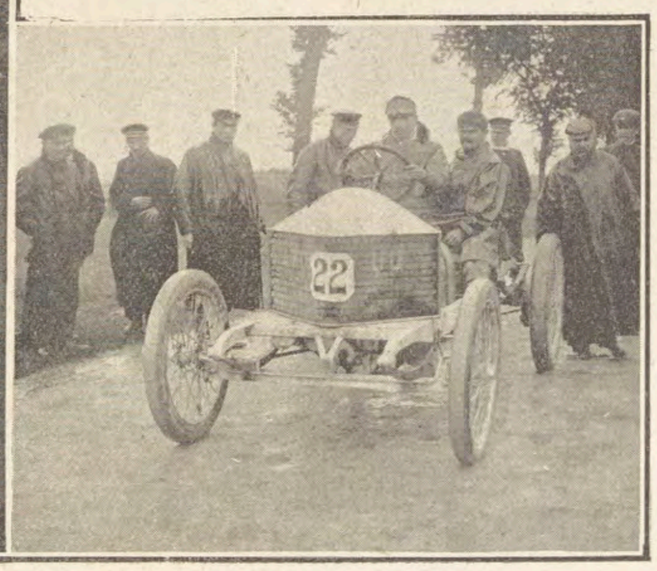


Cottin sur la route de Snaeskerke

Latune à Boulogne et à Ostende.

Les voitures Cottin-Desgoutte, *munies de pneumatiques* Dunlop, *ont remporté au meeting d'Ostende et à celui de Boulogne-sur-Mer un double succès. Dans le Circuit du Littoral, elles se sont classées première et seconde de leur catégorie. A Boulogne, elles ont pris les deuxième et troisième places dans le kilomètre en côte, départ lancé, immédiatement derrière la 100-chevaux, et les deux premières de leur catégorie.*

M. Franchomme,
Président de l'A. C. du Nord, le triomphateur du meeting de Boulogne-sur-Mer.



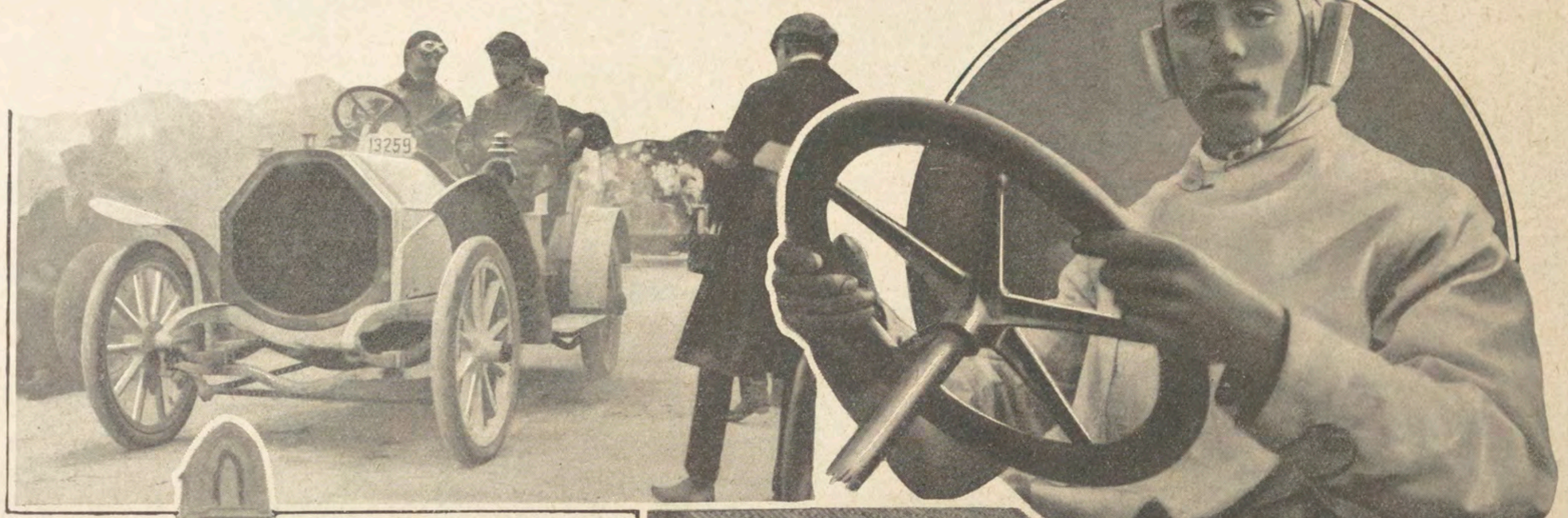
Franchomme, au départ de la course du kilomètre, à Boulogne-sur-Mer.

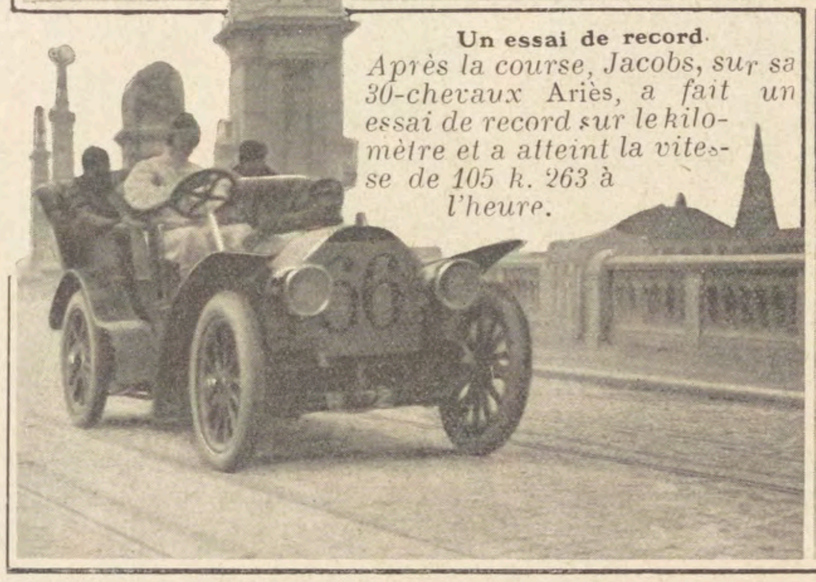
Le distingué président de l'Automobile Club du Nord devient possesseur de la médaille challenge Léopold II qu'il avait déjà gagnée l'an dernier, en enlevant les deux épreuves du kilomètre en côte et du kilomètre en palier sur sa 100-chevaux Darracq, *munie de pneumatiques* Dunlop.

Wagner, gagnant de la coupe de Caters.

Sur sa 100-chevaux Darracq, *munie de pneumatiques* Continental, *Wagner a enlevé la Coupe de Caters, couvrant les 500 mètres lancé en côte en 17 s. 3/5, 110 kilomètres à l'heure.*

LE MEETING D'OSTENDE



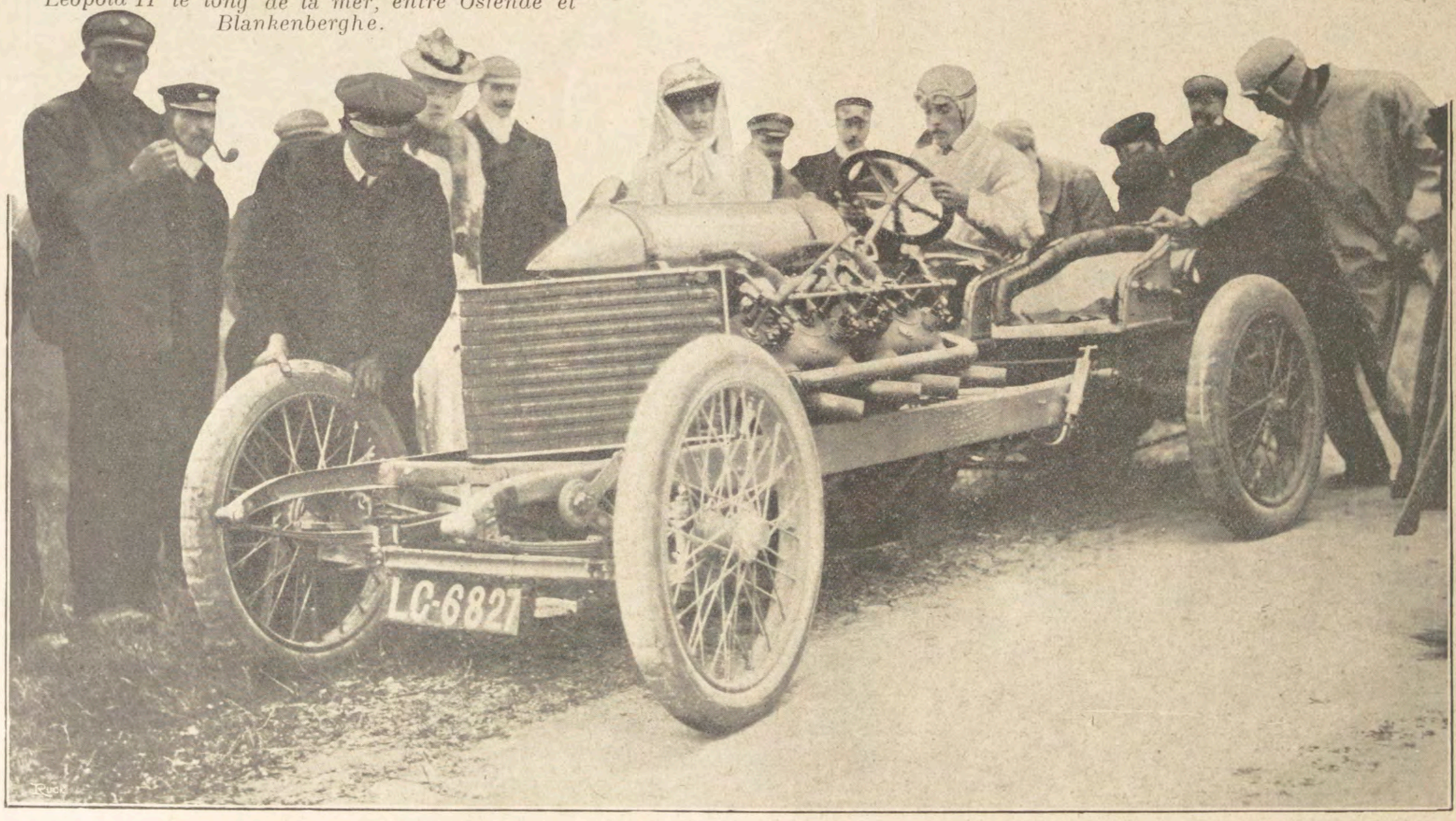


Un essai de record.
Après la course, Jacobs, sur sa 30-chevaux Ariès, *a fait un essai de record sur le kilomètre et a atteint la vitesse de 105 k. 263 à l'heure.*

Guinness
au volant de sa 200-chevaux Darracq.

Sur la route royale.
Le Circuit du littoral qui mettait fin au meeting quittait Ostende par la nouvelle route établie par Léopold II le long de la mer, entre Ostende et Blankenberghe.

Giuppone dans les cinq kilomètres.
Sur sa motocyclette Peugeot, *Giuppone a couvert les 5 kilomètres en 3 m. 2 s.*



Les triomphateurs du meeting d'Ostende, Guinness et sa 200-chevaux.
Guinness a été, sans contredit, le grand triomphateur de la Semaine d'Ostende. Sur sa voiture Darracq *munie de pneumatiques* Dunlop, *il a remporté toutes les épreuves du kilomètre, du mille, des cinq kilomètres et atteint, le premier, la vitesse de 190 à l'heure.*

Le meeting d'Ostende s'est terminé le 18 juillet par la traditionnelle distribution des prix au Kursaal. Grigg a remporté la Coupe T'Serclaes, et Guinness la grande médaille de l'Automobile-Club.

LA GRANDE SEMAINE MARITIME (1)

(Photographies de notre envoyé spécial.)

II

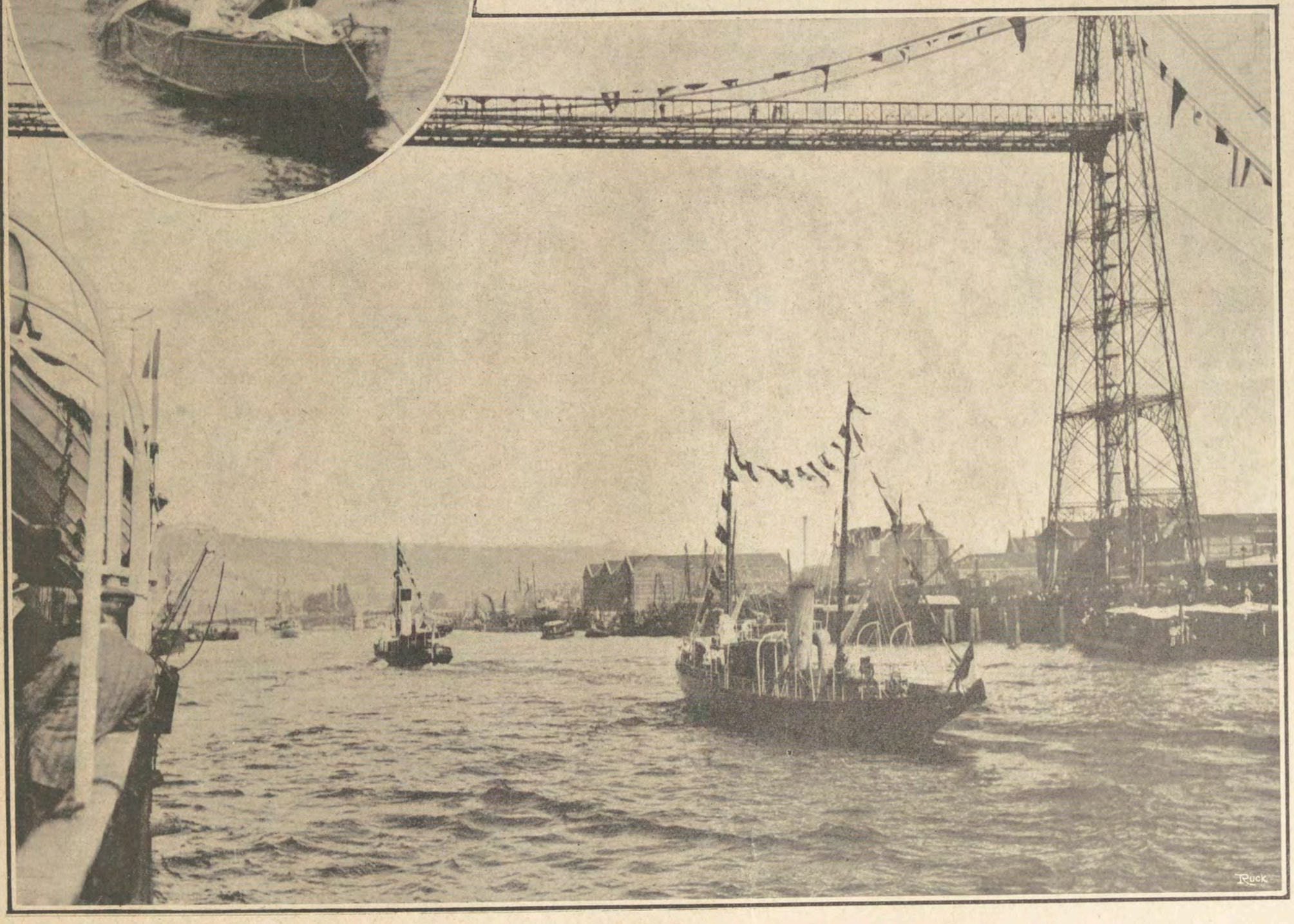
La Grande Semaine Maritime, qui vient de se terminer par la remontée du Havre à Rouen, fut, il faut l'avouer, au point de vue sportif, un lamentable fiasco. Et il était vraiment curieux de voir chaque jour les grands organes de la presse politique consacrer des colonnes à des épreuves où tout manquait, même, et surtout, les concurrents.

La Ligue Maritime Française jouit certainement d'une influence considérable au point de vue politique. Elle l'a prouvé en amenant au Havre toute la flotte pour corser ses fêtes et en faisant convoyer par une quinzaine de torpilleurs, de contre-torpilleurs et d'avisos les trois yachts à vapeur et l'unique canot automobile qui remontaient en croisière (!) du bassin de l'Eure jusqu'au Pont de Pierre! Elle s'entend aussi merveilleusement à organiser des banquets, des bals et des réceptions, mais quant à mettre sur pied des épreuves sportives, c'est autre chose. Elle rédige un programme magnifique, sur le papier, et puis elle ne s'occupe plus de rien. Les concurrents ne viennent pas. Ceux qui viennent ne trouvent rien de prêt et se promettent de ne plus revenir. Ce ne sont pourtant point les éléments qui manquent au Comité de la L. M. F. Le tout est de savoir les coordonner et les utiliser. Car c'est tout autre chose que d'organiser une course de canots automobiles.

L'an prochain la Ligue Maritime donnera sa grande semaine en Gironde. Les sportsmen bordelais feront bien d'en prendre en mains eux-mêmes l'organisation sportive.

L'accident de la *Favorite*.
Ce yacht fut en partie démâté au sortir du port et ne put prendre part aux régates.

L'accident du Chin-Chin.
Au cours des épreuves : le Chin-Chin cassa son mât et dut être ramené en remorque par le Titan.



La montée de la Seine. L'arrivée à Rouen.
La Grande Semaine se termina par la montée du Havre à Rouen des yachts, qu'accompagnaient douze torpilleurs et deux contre-torpilleurs.

(1) Voir le n° 409.

LE DIRIGEABLE DU COMTE DE LA VAULX (1)

La *Vie au Grand Air* interviewe le comte de la Vaulx ⌀ Un ballon robuste, maniable, démontable ⌀ Une transmission élastique ⌀ 4 colis 600 kilos ⌀ Un dirigeable pour corps d'armée ⌀ La France ne pourrait pas construire de dirigeables en temps de guerre ⌀ ⌀ ⌀

Le comte Henri de la Vaulx chez lui.

Nos lecteurs verront plus loin les photographies des récentes expériences du dirigeable de M. de la Vaulx. Ces expériences ont parfaitement réussi et prouvent que nous ne sommes pas loin de la solution de la dirigeabilité des ballons.

Nous trouvons le vice président de l'Aéro-Club aux prises avec son appareil téléphonique, et nous assistons fort indiscrètement à sa conversation avec M. Mallet, au parc de Saint-Cloud ; il nous dévoile ainsi ses projets d'un prochain voyage de durée en ballon sphérique. Aussitôt le récepteur raccroché, il nous accueille de façon fort aimable et nous explique l'ordre qu'il vient de donner devant nous de dégonfler son engin :

« Mon premier travail, me dit-il, maintenant, va être la recherche d'un aérodrome. Le parc de Saint-Cloud est loin d'offrir toutes les commodités désirables pour des expériences du genre des miennes. La sortie à la main d'un dirigeable constitue un véritable steeple-chase par-dessus les fils télégraphiques et les arbres, et le moindre vent rend cette opération délicate, sinon dangereuse. Je vais donc me mettre à la recherche d'une plaine pas trop éloignée de Paris, me permettant d'évoluer immédiatement après la sortie de mon abri.

« Vous voulez connaître les particularités de mon dirigeable ? Eh bien, voici : J'ai voulu réaliser un instrument qui, tout en tenant bien l'atmosphère, et en offrant les conditions de navigabilité, de stabilité et de vitesse équivalentes à celles précédemment obtenues, soit en même temps robuste, maniable, facilement démontable et transportable, une fois démonté.

« Au point de vue stabilité et fonctionnement, mes expériences ont été satisfaisantes ; mais les résultats obtenus au point de vue de la robustesse du système sont particulièrement intéressants. J'ai pu, en effet, à Longchamp, l'autre jour, atterrir avec violence en talonnant fortement, ma nacelle frappant le sol en pleine vitesse, sans qu'aucun organe se ressente du choc. Cela permettra aux passagers de mon aéronat d'atterrir sans aucun secours étranger, et sans risquer de démolir l'appareil.

La partie mécanique. « Voici les dispositions qui ont été employées à cet effet, dispositions qui, ajoute modestement M. de la Vaulx, ne sont pas de moi, mais sont dues à mes collaborateurs : l'hélice, en soie montée sur armature bois et fer, est située à 2 mètres sous le ballon, donc hors de toute atteinte, lorsque la nacelle touche le sol. La transmission se fait du moteur par un arbre vertical qui donne le mouvement à l'arbre de l'hélice au moyen d'un engrenage d'angle. L'arbre vertical est télescopique, c'est-à-dire formé de tubes rentrés les uns dans les autres, et l'arbre horizontal monté sur cardans (il y en a 4 dans tout le système). La transmission est ainsi rendue flexible dans tous les sens en quelque sorte, ce qui lui permet d'affronter toutes les secousses et tous les chocs dus, soit à l'atterrissage, soit aux efforts de torsion du vent, dans les virages. Elle est d'une souplesse telle que j'ai pu faire partir, par mégarde le moteur, l'hélice étant embrayée sans que rien en ait souffert.

« Puisque nous en sommes à la partie mécanique, voici quelques chiffres : le ballon a la forme d'un ellipsoïde parfait très allongé, de 32 mètres de longueur et 6 mètres au maître couple ; il cube 720 mètres ; l'étoffe caoutchoutée dont il est construit peut résister à une pression de 300 millimètres d'eau, et les soupapes à gaz sont réglées pour s'ouvrir à 25 millimètres, ce qui constitue un coefficient de sécurité énorme.

« Le moteur est d'une force de 16 chevaux, à quatre cylindres, disposés 2 à 2 en V. Il tourne à 1.800 tours à la minute. L'hélice, par démultiplication, ne tourne qu'à 900 tours à la minute. Elle est placée exactement au centre de poussée, ce qui assure le maximum de rendement.

« Voici maintenant l'autre grande nouveauté de mon ballon : il est démontable en quatre parties qui forment des colis relativement maniables :

« 1° L'enveloppe du ballon (paquet d'environ 1 mètre cube);

« 2° La nacelle (2 mètres sur 1 mètre) ;

« 3° et 4° Les deux parties de la poutre armée formant chacune un colis de 80 centimètres de largeur sur une dizaine de mètres de longueur.

« Cela le rendra utilisable au double point de vue sportif et militaire. Le dirigeable va entrer en effet dans la période du sport pratique et je suis persuadé que dans quelques années, il y en aura peut-être en France 15 à 20, et que les sportsmen qui en posséderont feront des voyages à leur bord, comme ils font actuellement des croisières sur leur yacht.

« Voici ce que vaudra mon engin au point de vue militaire. Il vous viendra tout de suite à l'idée, j'en suis sûr, de le rapprocher du Lebaudy.

« Eh bien, mon appareil sera, comparé à celui de Julliot, au point de vue de l'utilisation stratégique, à peu près ce qu'est un torpilleur à un croiseur. Le Lebaudy est un admirable instrument, qui a constitué un magnifique progrès dans la science de la navigation aérienne, et ce sera un auxiliaire précieux pour la défense d'une forteresse, d'une place à laquelle il sera attaché. Mais il est encombrant et peu facilement déplaçable en dehors de ses propres moyens. Si on le démonte, son transport est difficile et son remontage est une opération qui demande un certain laps de temps.

L'emploi au point de vue militaire. « L'emploi de mon dirigeable, au point de vue militaire, sera tout différent ; il pourra être transporté sur des voitures, à la suite d'un corps d'armée et utilisé presque instantanément, au moment voulu, c'est-à-dire au bout des vingt-quatre heures nécessaires pour son montage et son gonflement. L'autre jour, avec trois hommes, il était arrivé, et prêt à partir en trente-six heures.

« Je dois vous dire que mon appareil actuel, qui n'est qu'un appareil d'expérience, serait difficilement utilisable au point de vue stratégique, à cause de sa petite dimension. Sa force ascensionnelle n'est en effet que de 800 kilos, et si vous supprimez les 600 kilos que pèse le matériel en ordre de marche, il en reste 200 pour le voyageur et le lest. Donc, impossible d'avoir un passager à bord ; et la manœuvre du ballon est vraiment trop absorbante et trop fatigante pour que le pilote puisse se livrer lui-même à des observations quelconques.

« Après mes essais actuellement en cours, je construirai un nouveau ballon plus grand, avec un moteur de 24 chevaux ; les principes appliqués seront les mêmes ; j'aurai seulement, quand il sera démonté, un colis de plus constitué par un troisième morceau de poutre armée.

« Une autre caractéristique de mon dirigeable enfin, qui contribuera à en faire un instrument facilement utilisable pour le sport ainsi que pour la défense nationale, est le prix de revient, qui ne s'élève pas à plus de 50.000 francs.

« A ce sujet, dites donc bien haut dans la *Vie au Grand Air* que nous ne pourrions pas en France, en cas de guerre, construire de dirigeables, car aucun fabricant français de caoutchouc ne faisant de toile caoutchoutée, nous devons actuellement nous adresser à l'Allemagne, payer 12 à 13 francs le mètre (les droits d'entrée s'élevant à 2 francs par mètre). Que les directeurs de nos puissantes usines de caoutchouc se mettent donc à étudier la question ».

Telles sont, en substance, les explications qu'a bien voulu nous donner M. de la Vaulx qui se propose de continuer dans quelques temps ses expériences sur une plage mondaine.

MAURICE BARTHE.

(1) Voir pages 55 . et 555.

SZISZ

Gagnant du Grand Prix de l'A. C. F., sur voiture Renault frères, pneumatiques Michelin.

LES GRANDS PRIX DE PARIS A L'AVIRON

Delaplane gagnant du Grand Prix de Paris en skiff.

Comme on peut s'en rendre compte par la photographie qui occupe le haut de cette page, le champion de la Société Nautique de la Basse-Seine s'est littéralement promené dans la course à un rameur. Les scullers sont trop rares en France.

Les Grands Prix de Paris à l'aviron se sont disputés samedi et dimanche dans le bassin de Neuilly-Puteaux devant plus de 4.000 spectateurs. C'est la première fois que ces épreuves sont organisées d'une façon aussi régulière, en présence d'un public aussi nombreux.

(Voir page 556).

PLUS LOURD ET PLU

Le dirigeable de La Vaulx en l'air.

Pour sa deuxième sortie, le dirigeable du comte de la Vaulx est resté en l'air plus de 10 heures, jusqu'à épuisement de son lest.

Santos dans la naoelle de son aéroplane.

L'aéroplane de Santos-Dumont.

Cet aéroplane a la forme d'un V très ouvert et mesure 12 mètres d'envergure, chaque aile est constituée par trois cellules de toile rigide. Le corps est en bambou recouvert de toile. Le gouvernail, placé à l'avant, est constitué de même et est mobile dans tous les sens.

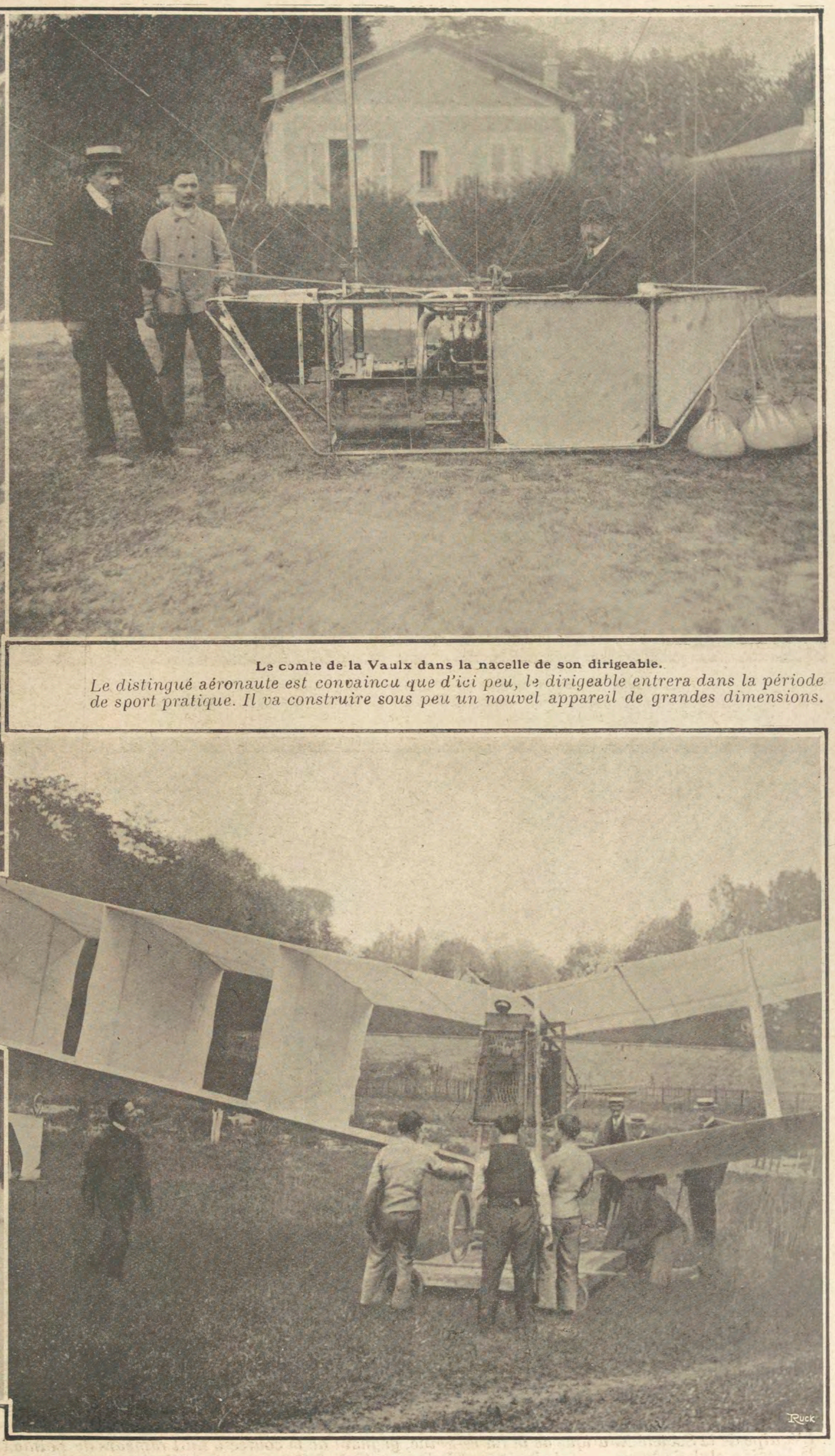
Le dirigeable de La Vaulx au-

Pour sa deuxième sortie, le comte de La Vaul des fils à haute tension qui entourent le parc d ballon à la corde jusqu'à la pelouse de Longcha Ce voyage difficile, en raison des nombreuses l bien, grâce à l'ha

Qui triomphera du plus lourd ou du plus léger que l'air ? A qui appartiendra l'empire des airs, au ballon ou à l'aéroplane? Deux écoles sont en présence depuis des années. La création du moteur léger a permis aux défenseurs des deux systèmes de mettre leurs théories en pratique et, la semaine dernière nous avons pu voir planer non loin l'un de

Le comte de la Vaulx dans la nacelle de son dirigeable.

Le distingué aéronaute est convaincu que d'ici peu, le dirigeable entrera dans la période de sport pratique. Il va construire sous peu un nouvel appareil de grandes dimensions.



Le 14 bis de Santos devant son hangar de Neuilly-sur-Seine.

L'aéroplane Santos est muni d'un moteur Levavasseur de 24 chevaux qui met en action une hélice en aluminium. Le tout repose sur un chariot muni de quatre roues de bicyclette qui sert à le maintenir pendant le temps nécessaire à la lancée.

…us de l'aqueduc de l'Avre.

…edoutant pour son dirigeable le voisinage …éro Club à Saint-Cloud, a fait conduire son … en passant au-dessus de l'aqueduc de l'Avre. …s télégraphiques à franchir, a été mené à …é des aérostiers.

…atre le dirigeable du comte de la Vaulx et l'aéroplane de M. Santos Dumont. Ces deux appareils dérivent des deux systèmes opposés : l'un se soutient en l'air au moyen de la …ce ascensionnelle du gaz et le moteur n'agit que pour le mettre en mouvement, tandis que l'autre s'élève au moyen de son moteur et glisse appuyé sur l'air par ses larges ailes.

LES GRANDS PRIX DE PARIS A L'AVIRON (Suite)

Quelques vainqueurs.

1. L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnant de la course à huit rameurs de pointe battant le Club Nautique de Gand et le Rowing-club de Paris. — 2. Delaplane et Delaporte (S.N.B.S.) gagnants de l'épreuve en double-scull, battant le Club Nautique de France. — 3. L'équipe du Club Nautique de Gand, gagnant de la course à quatre rameurs, devant le Club Nautique de France.

La surprise de la journée a été la victoire de la Basse-Seine sur le Club Nautique de Gand, le triomphateur d'Henley. Il est juste d'ajouter que l'équipe belge comptait quatre remplaçants. Les quatre autres ont pris leur revanche dans la course à quatre.

LE TOUR DE FRANCE

(Photos de notre envoyé spécial.)

III — Impressions de route sur le Tour de France Cycliste.

Etape Bayonne-Bordeaux

Trousselier au contrôle de Mont-de-Marsan.
Trousselier s'est classé premier dans la neuvième étape, couvrant les 338 kilomètres du parcours Bayonne-Bordeaux en 12 h. 13 m., sur bicyclette Peugeot.

Le peloton de tête à Bazas.
Trousselier, qui avait 6 minutes de retard à Dax sur Petit-Breton, vient de le rattraper et tous deux passent ensemble à Bazas.

Bayonne, 19 juillet.

Ma dernière lettre était datée de Grenoble. Aujourd'hui nous voici avec les vaillants « survivants » de la plus grande épreuve sportive qu'on ait jamais organisée, au côté opposé du territoire, sur les bords de l'Océan Atlantique, où nous avons touché non sans avoir traversé tout le midi de la France, dans sa plus grande longueur, c'est-à-dire depuis Nice.

Que de chemin parcouru, que de régions traversées, depuis l'aube du 4 juillet qui a vu donner l'envolée au peloton de 70 routiers dont moins d'un quart restent aujourd'hui dans la bataille ! Est-ce la hâte de comptes rendus télégraphiques forcément incomplets, est-ce toute autre raison ? Il me semble qu'on ne fait pas ressortir de façon suffisante le caractère gigantesque de la tâche demandée aux concurrents du Tour de France 1906. Combien de fois nous avons fait cette réflexion, au long des routes interminables pendant les escalades terribles des grands monts où notre moteur lui même semblait parfois peiner. Oui, je vous le répète, les gaillards qui arriveront à Paris ayant bouclé avec succès l'énorme Circuit n'auront pas volé les applaudissements et les ovations qui les attendent. Quelle dose d'énergie il leur aura fallu pour aller jusqu'au bout !

Combien seront-ils qui toucheront au but suprême ? Voilà une question que nous ne cessons guère de nous poser et qui a même fait l'objet de divers paris entre les membres de notre petite caravane composée de mes excellents camarades Ch. Faroux et Abran, de M. Ferriol, le sportsman bien connu, et de l'infatigable photographe Simmons. Les plus optimistes disent douze, les pessimistes descendent jusqu'à cinq ou six. Personnellement, si mon avis peut vous intéresser, je penche plutôt pour la douzaine. Encore qu'à l'heure où je vous écris, il reste tout juste seize hommes en course, il n'en est pas moins certain que ce peloton constitue une sélection qui a écarté d'abord toutes les non valeurs, ensuite ceux

A Mont-de-Marsan, devant la caserne.
*La voiture de l'*Auto, *aimablement mise à la disposition de notre photographe, est arrêtée devant la caserne d'infanterie, tandis que les soldats s'empressent pour voir passer les concurrents et applaudir leur camarade Fleury, soldat comme eux.*

Petit-Breton.
Le coureur argentin s'est classé deuxième, à une longueur du premier, dans la neuvième étape. Il est quatrième du classement général et premier des machines poinçonnées, sur sa bicyclette Peugeot.

(1) Voir les nos 407, 408 et 409.

que la guigne, la lassitude de l'effort jamais terminé, ou des circonstances diverses avaient marqués pour ne pas finir. Ceux qui restent maintenant sont des braves qui arriveront, ou qui périront à la tâche. Ce serait d'ailleurs grand dommage de les voir s'arrêter après avoir fourni la partie la plus importante de la course.

Voyez-vous, par exemple, Pottier mis dans l'impossibilité de terminer, après le début stupéfiant qui a rempli d'admiration tous ceux qui s'intéressent aux exploits athlétiques ? Et même, en descendant dans l'échelle du classement tel qu'il existe actuellement, ne serait-il pas également malheureux de voir mis hors de combat un quelconque des suivants du héros du Ballon d'Alsace et de Laffrey.

Vous l'avouerai-je, d'ailleurs, mon admiration va à tous les braves concurrents du second plan, autant et peut-être plus qu'aux premiers. Que de prouesses obscures, que d'efforts héroïques représente la performance de tel d'entre les coureurs qui, livré à lui-même, a pu se classer dixième ou douzième sans soins et sans aide, ayant vaincu toutes les difficultes, surmonté tous les obstacles ! On pourrait écrire un volume avec les mille petites anecdotes qui concernent ces héros ignorés de la masse. En voici un, Faber, dont c'était la première course, et qui est parti tout seul, sur une bicyclette achetée à crédit dans un grand magasin ; cet autre, Winand, a pour monture une vieille bicyclette de route munie de pneus démontables et il a dû pour réparer les pneus et la machine s'arrêter sur la route des heures entières et faire parfois à pied des huit et dix kilomètres pour arriver à l'étape, avant l'expiration du délai réglementaire ; celui-ci, Fleury, est soldat dans la compagnie cycliste de Toul et s'est mis en route avec, comme seule fortune et unique ressource, son prêt !

Et pourtant, tous ceux-là arriveront à Paris. Je n'ai qu'un regret, c'est de ne pas pouvoir crier plus haut encore leur courage et leur mérite, afin d'obtenir pour eux la réconfortante ovation. Victor Breyer.

Le deuxième peloton à Biarritz.

Au retour de la frontière espagnole, les concurrents sont encore en groupe. Seuls, Petit-Breton et Trousselier ont réussi à prendre un peu d'avance. Passerieu, Dorlignacq, les deux Wattelier sont à quelques minutes du premier.

A 50 kilomètres du Pont-de-Maye.

Passerieu, Cadolle, Dortignacq passent dans cet ordre devant l'objectif de notre photographe. Ils ont laissé filer Trousselier et Petit-Breton et ne cherchent qu'à se prendre mutuellement un point à l'arrivée au Pont-de-Maye, terminus de la neuvième étape.

NOTRE HORS-TEXTE.

Nous profitons de ce que cette semaine est un peu moins chargée en actualités pour publier en hors texte, comme nous l'avons promis à nos lecteurs, le portrait de Szisz, vainqueur du grand prix de l'A. C. F.

Nous publierons de même ultérieurement, à des dates que nous ne pouvons encore fixer, à cause des exigences de l'actualité, les hors-texte de Bougoin, vainqueur de la traversée de Paris à la nage, de Delaplane, vainqueur du grand prix de l'Aviron, du gagnant du Tour de France, et de Percy Woodland, qui pilota Maintenon, dans le prix du Jockey Club et Fragilité dans la Grande course de haies.

Plusieurs lecteurs nous ont écrit pour nous faire remarquer que nous ne suivions pas exactement comme au début de l'année, le plan que nous nous étions tracé : diviser la *Vie au Grand Air* en trois grandes rubriques : sports mécaniques au commencement du journal, sports athlétiques au milieu et sports hippiques à la fin. Nous leur répondrons que nous ne nous sommes jamais départis de notre plan et que s'ils veulent bien etudier les précédents numéros de la *Vie au Grand Air*, ils pourront constater que nous avons donné à tous les sports une place sensiblement égale, en réservant naturellement une part plus large à l'événement capital de la semaine. La règle de la répartition en rubriques ne subit d'exception qu'en ce qui concerne les premières et deuxième pages et les quatre pages du milieu du numéro. Le tirage de ces pages est en effet reculé à la dernière limite et c'est en les consacrant aux épreuves du dimanche que nous pouvons donner à nos lecteurs, chaque semaine, les événements de la dernière actualité.

Comment j'ai gagné

Par ALBERT BOUGOIN

Mes espoirs
Ma course
Ma victoire
Comment je me suis entraîné.

Albert Bougoin.
Sa nage préférée est l'over arm stroke qu'il alterne parfois avec le strudgeon.

Vous avez tout ce qu'il faut pour vaincre et pour arriver, me disait ,la veille de cette redoutable épreuve de cet event formidable, mon clairvoyant manager et ami le Dr Maurice Etienne ; mais ce qui vous a manqué jusqu'à ce jour, pour percer définitivement et faire de vous le champion que vous méritez d'être, c'est une discipline rigoureuse, des conseils désintéressés, des soins judicieux. Ce qui vous a manqué c'est une tête et une direction; que demain vous me suiviez, et je vous promets la victoire. »

Toute la nuit je restai sous l'impression de ces paroles et je me pénétrai de cette idée que je pouvais vaincre; si bien que le lendemain je ne pensai pas un instant à la prudente défensive, à l'honorable résistance que nous nous contentons généralement d'opposer aux étrangers. Très résolument, je pris l'offensive, vigoureusement, avec l'idée bien arrêtée de vaincre, et j'ai vaincu.

Et cependant, cette journée triomphale s'annonçait sous de bien mauvais auspices : tout était d'un gris lamentable au départ du pont National : le ciel, l'eau, jusqu'aux gens qui se ressentaient d'une nuit de 14 juillet fêtée longuement. Malgré l'heure matinale, public nombreux, joyeux et railleur, qui prodigue lazzis, encouragements ou quolibets au passage des concurrents, que le sympathique Manaud fait hâter vers les cabines pour un départ qui se fait proche.

Quelques minutes s'écoulent, et voici déjà les élégantes nageuses Miss Kellermann, Fraulein Frauendorfer, Miss Herxheimer qui s'apprêtent à prendre un départ impressionnant. J'allais vous les décrire et détailler leurs formes superbes mais... plouf! les voilà à l'eau, filant, gracieuses, vers une arrivée plutôt lointaine.

Mais déjà le départ a été donné à la 2e série, l'heure approche, l'instant est solennel... 8 h. 45 sonnent.

Vous êtes prêts?... Partez.

Vigoureusement je démarre « en struddgeon » pour rejoindre mon bateau n° 11, où je retrouve l'ami Guesnon et le rameur Alex. Studinger, qui, l'un et l'autre, furent pour moi de précieux auxiliaires.

« Plus à gauche et plus vite, me crie mon manager qui se tient à l'arrière de la barque, agitant d'une main son chronomètre, tandis que de l'autre il brandit une petite boîte en fer blanc qui contient la précieuse et substantielle mixture — docilement donc je rythme mieux mon « over arm stroke » (qui est ma nage favorite) et je gagne le milieu du fleuve où je reçois des mains de mon soigneur la boîte à lait qu'il me tend. Je m'arrête quelques secondes à peine et j'engloutis à la hâte ce liquide étrange baroque et très sucré qui sent la teinture de kola, le jaune d'œuf et le madère... pouah! l'eau de Seine est meilleure, aimable docteur! Burgess a déjà été lâché au train, mon rival le plus direct Billy nage toujours à ma hauteur, mais voilà que j'en mets, que j'en mets d'une façon insensée tandis que des quais et des ponts qui sont noirs de monde partent les cris les plus divers, les encouragements les plus variés. « Vas-y, Bébert ! » me crient les amis du 12e, et j'allonge tant que je puis ; mais voilà dix minutes d'écoulées et ce diable de docteur me retend déjà, d'un geste qui ne souffre pas d'hésitation, sa petite boîte en fer blanc. J'avoue que je la trouve d'autant plus mauvaise que ma coulée est excellente, mon action superbe, ma fatigue nulle. Billy, Bobur, Burgess sont loin, loin, derrière, sous le pont de la Tournelle; nous tombons en trombe sur le paisible Belge Janssens qui s'en va d'une nage lente, paisible et sûre : « Pour une fois, sais-tu, monsieur, je vous fausse compagnie », et comme le courant se fait pas mal sentir à cet endroit, j'en profite pour franchir rapidement le pont d'Arcole où le vent souffle dur et les vagues clapotent ferme ; encore quelques brasses et je rejoins Achard, qui vient d'abandonner, terrassé par le froid ; plus loin, c'est l'ami Bernhard qui, pris d'une formidable « cosse », a fait de même.

A l'atelier.
Albert Bougoin est mécanicien-ajusteur de son métier. Il s'est aménagé un atelier chez lui.

A ce moment, je passe Becker, et Gesnou me dit que nous avons gagné vingt minutes sur l'horaire prévu. Un tiers de l'épreuve est déjà liquidé ; devant moi, il n'y a plus que les gracieuses nageuses. Je ne serais pas Français et « Parigot » en particulier si ce fait seul ne suffisait pas à me donner de nouvelles forces.

Et tandis que le temps, les kilomètres et les ponts se succèdent, les bateaux des commissaires et des suiveurs (et Dieu sait s'ils sont nombreux) passent et repassent en soulevant de bonnes petites vagues qui de temps à autre me font boire une goutte inutile, cependant cela me permet d'apprendre de la bouche même du docteur Vallat de Joinville-le-Pont, que je gagne terriblement sur Billington. Hip! Hip! Hurrah! me crie-t-on du bateau freté par la *Vie au Grand Air*. Alors j'allonge encore mieux.

Au pont Mirabeau, je dépasse les gracieuses misses, je salue et j'acclame Annette Kellerman et je file car voici la fin de l'apothéose, je redouble d'efforts, j'en mets, j'en mets tant que je puis et en plein emballage dans un strudgeon rigoureux et rapide, je franchis à midi moins neuf la ligne d'arrivée.

ALBERT BOUGOIN.

Albert Bougoin plongeant.
Le vainqueur de Paris à la nage pratique ce sport depuis trois ans. Il n'est âgé que de dix-neuf ans.

AUTOMOBILE

LE CHAMPION DE 1906.

Chaque année a son champion. Il faut une série de circonstances heureuses, une veine persistante pour qu'un Théry puisse avoir été l'homme de 1904 et être encore celui de 1905. De Knyff, Henri Fournier, Serpollet furent, tour à tour, les héros de l'automobile. Cette année, c'est Szisz. D'autres viendront, qui gagneront le Circuit des Ardennes, un autre pourra triompher dans la Coupe Florio. Le gagnant du Grand Prix de l'A. C. F. restera l'homme de 1906. A ce titre il devait figurer dans la galerie des célébrités sportives de la *Vie au Grand Air*.

Malheureusement pour lui, la décision de l'Automobile Club de France qui a tué la Coupe Gordon Bennett a, du même coup, diminué l'intérêt sportif de la course qui lui a succédé. Elle a, du même coup, diminué le retentissement. Szisz, je le regrette pour lui, n'aura jamais la popularité de Théry.

Il la mérite pourtant, car c'est un travailleur, en même temps qu'un modeste et un simple. D'origine hongroise, son nom présente ce redoublement de consonnes si fréquent dans les langues germaine et slave.

Szisz est donc Magyar, étant né à Szeghalan, dans la vallée de la Tiszu. Il est à Paris depuis sept ans, et il y en a six qu'il est entré à la maison Renault frères. Il passa de l'atelier à la voiture et fut mécanicien de Louis Renault dans Paris-Vienne.

Maintenant, il est contremaître aux essais et dans une maison où il sort chaque année un pareil nombre de voitures, ce n'est pas une sinécure. Et le champion de 1906 a repris sa place au milieu de ses camarades, en attendant la grande course de 1907.

F. A. Wheel.

Thomas, après son accident de motocyclette.

L'ACCIDENT DE THOMAS

Dans la course de motocyclettes qu'il disputa le 14 juillet à Londres, notre champion Thomas a fait une chute des plus sérieuses. Alors qu'il faisait l'admiration du public par son audace et sa témérité, il tomba, et en le relevant on constata qu'il avait la cuisse fracturée et une blessure à la tête.

UN NOUVEAU DIRIGEABLE

Un ingénieur de Marseille, M. Latrufe, vient d'inventer un dirigeable avec lequel il va commencer à faire des essais prochainement. Notre photographie le représente en train d'essayer, avec succès, une réduction de son appareil.

M. Latrufe, inventeur d'un nouveau dirigeable.

CYCLISME

L'UTILE SURMENAGE.

Une épreuve telle que celle du Tour de France a évidemment la faveur du public. La province et Paris y communient dans une même admiration. Cet engouement ne se justifie pas seulement par l'intérêt du spectacle, mais encore par le service réel que cette course de longue haleine rend au sport cycliste.

Ce dernier tend parfois à être discrédité par les piteux exploits d'infortunés qui n'ont aucune des qualités de l'athlète. Il en figure un trop grand nombre sur les vélodromes et dans les courses sur route, pauvres diables qui s'imaginent être coureurs parce qu'ils ont endossé un maillot et montent une machine différente du type « père de famille ».

A ces pédards, qui durant des mois, s'acharnent à la poursuite d'une forme introuvable, les épreuves ordinaires sont néfastes. Par leur relative facilité, elles les encouragent dans une voie où ils ne trouveront que désillusion.

La randonnée du Tour de France a découragé ces chercheurs de chimères. Seuls ont résisté les indomptables, ceux qui possèdent une musculature et un cœur de champion. Cette sélection sévère ne doit pas nous effrayer. A condition de ne pas s'opérer brutalement elle est salutaire à ceux qui la subissent, au sport qu'elle concerne. Il serait à souhaiter que toutes les formes de l'activité athlétique connussent un semblable exemple. Il facilite le développement des sports en diminuant la tendance aux excès.

F. B.

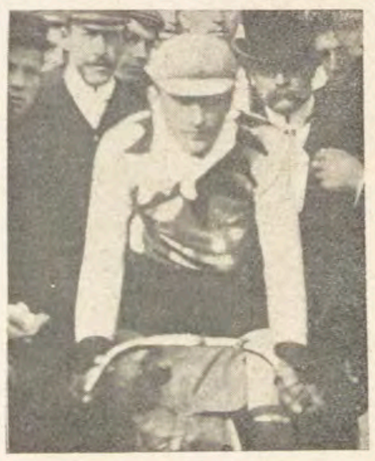
Deux cyclistes qui ont huit ans à eux deux.

CYCLISTES MINIATURES

Les photographies de cyclistes prodiges que nous avons publiées nous ont valu des envois de lecteurs qui nous adressent le portrait d'enfants phénomènes. Les deux petits garçons que nous donnons sont âgés l'un de cinq ans, l'autre, son frère, de trois ans. Ils habitent Bourg-en-Bresse.

LA COURSE PARIS-OSTENDE

Cette course, qui avait réuni un nombre considérable de partants, battit le record des abstentions, une vingtaine de concurrents seulement se présentant au départ. Elle fut gagnée par Verstraeten qui accomplit les 303 kilomètres du parcours en 12 h. 4 m. battant Bardonneau, notre champion, de deux longueurs.



Verstraeten, vainqueur de Paris-Ostende, à l'arrivée.

RÉSULTATS TECHNIQUES

(Du 15 au 20 Juillet.)

HIPPISME

Dimanche 15 juillet.

Maisons-Laffitte. — *Prix du Président de la République* (2.500 m.) : 1. Maintenon, à M. W.-K. Vanderbilt (Ransch); 2. Punta Gorda; 3. Eider. (11 partants.)

Prix Gardefeu (2.000 m.) : 1. Red Pole, à M. Charron (Taylor); 2. Cake-Walk III; 3. Auguste. (9 partants.)

Lundi 16 juillet.

Saint-Ouen. — *Prix Vanille* (2.800 m.) : 1. Polichinelle II, à M. Mills (Parfrement); 2. L'Enfer; 3. Favorite. (9 partants.)

Jeudi 19 juillet.

Maisons-Laffitte. — *Prix de Beauvais* (3.500 m.) : 1. Monsieur Périchon, à M. Michel Pantall (Bellhouse); 2. Montmartre; 3. Shadow II. (8 partants.)

CYCLISME

Dimanche 15 juillet.

Parc des Princes. — *Scratch international.* — 1. Van den Born; 2. Hourlier; 3. Dupré.

Demi-fond. — 1. Mettling (les 50 kilom. en 38 m. 18 s.); 2. Rugère; 3. Bouhours; 4. Parent; 5. Lautier; 6. Baugé.

Jeudi 19 juillet.

Buffalo. — *Record du kilomètre.* — Poulain bat le record de Contenet (1 m. 3 s. 2/5) en 58 secondes.

Grand Prix d'Eté (éliminatoires) : Dupré, Van den Born, Mayer, Poulain, Ingold, Bouteillier, Hourlier.

Match de demi-fond (20 kilom.) : 1. Darragon (16 m. 38 s. 1/5); 2. Mettling (à 3 tours).

TOUR DE FRANCE

Marseille-Toulouse (421 1/2 kilom.) : 1. Trousselier, en 17 h. 24 m.; 2. Passerien; 3. Petit-Breton.

Toulouse-Bayonne (299 kilom.) : 1. Dortignacq, en 10 h. 40 m.; 2. Trousselier; 3. Pottier.

ATHLÉTISME

Dimanche 15 juillet.

Traversée de Paris à la nage, — 1. Bougoin (en 3 h. 6 m. 6 s.); 2. Billington (en 3 h. 7 m. 6 s.); 3. Greasley; 4. Paulus; 5. Burgess; 6. Becker; 7. Mlle Frauendorfer et Miss Kellermann, 9. Janssens, 10. Miss Herxheimer.

AUX AMATEURS PHOTOGRAPHES

Les appareils photographiques d'aujourd'hui sont si légers et si peu encombrants que nul touriste amateur n'oserait, maintenant, trouver que la courroie de son Folding lui pèse trop sur l'épaule.

Combien, par contre, au moment de partir en villégiature, se demandent avec appréhension comment loger et transporter sans risques pour le reste de leur bagage, les flacons lourds, volumineux et fragiles dans lesquels il est d'usage de loger les produits photographiques nécessaires au développement et au tirage ?

Nos lecteurs apprendront avec plaisir que le problème du transport pratique des produits destinés aux manipulations photographiques est résolu, grâce aux stenodoses Lumière.

Sous ce nom, la Société Lumière et ses fils, de Lyon, leur offre de petites capsules d'étain, hermétiquement closes et pourtant faciles à ouvrir sans l'aide d'aucun instrument. Ces capsules renferment, dosés rigoureusement pour 50 ou 100 c.c. d'eau, et facilement solubles, tous les produits nécessaires aux opérations diverses de la photographie.

On peut désormais emporter dans sa poche de quoi préparer pendant plusieurs mois, en cours de route, les bains auxquels on est habitué, et ce à l'aide d'une simple mesure graduée comme il s'en trouve en général dans toutes les chambres noires d'hôtel, maintenant très fréquentes.

ATHLÉTISME

LE CALENDRIER

La commission de rugby de Paris de l'U. S. F. S. A. vient d'élaborer un calendrier pour la saison prochaine.

Nous régrettons de voir, après une vingtaine d'années de pratique d'un jeu, les commissions compétentes tâtonner à son sujet comme aux premiers jours.

Qui les empêche d'établir un schéma de championnat aussi simple que possible, dont le règlement serait très large et les applications aisées. Il ne serait pas, semble-t-il, très difficile de le mettre sur pied.

Mais n'est-ce pas que la fâcheuse question de clubs vient chaque année entraver les efforts de quelques rares esprits désintéressés? La commission compétente est composée, non point, de compétences, mais de farouches dirigeants de clubs, qui trouvent dans leurs fonctions l'occasion de donner à leur sociétés un éclat inespéré

Ces braves gens ne songent point à élaborer un calendrier intéressant, mais à procurer à leurs camarades les joies de la « première série ». Et c'est pour ces ridicules questions de préséance que chaque année le programme des championnats de Paris est bouleversé de fond en comble.

Et la commission de l'Union, dont les membres, s'occupant exclusivement des matches de province; n'ont pas cette préoccupation, fait du bon travail. Ne pourrait-on, en recrutant en province les membres de la commission de Paris obtenir pour celle-ci un résultat analogue?

Fernand Bidault.

Titave, vainqueur aux Régates de la Gironde.

LES RÉGATES DE LA GIRONDE

Le sport nautique de la Gironde vient de donner des régates sur le parcours de Bordeaux au Bec d'Ambès avec retour devant Lormont. Parmi les vainqueurs les plus applaudis se trouvait *Titave*, à M. Picon, qui battit *Rubis* dans la série jaune des yachts de 2 tonneaux 1/2 à 5 tonneaux

KLINGELHŒFER EN AMÉRIQUE

Le champion des 110 mètres haies, notre collaborateur Klingelhœfer retourne en Amérique du Sud. Là-bas, il est un fervent du sport nautique. Notre photographie le représente à la nage du canot de l'équipe du Para-Club, qui gagna le championnat du Para, lors de son dernier voyage au Brésil.

Klingelhœfer, chef de nage du Para-Club.

HIPPISME

LE GRAND PRIX DE 400.000 FRANCS

L'élevage, décidément, n'a pas à se plaindre. Un gros sacrifice vient d'être fait en sa faveur. Le Conseil municipal se rendant aux vœux de la Société d'Encouragement a autorisé cette dernière à verser dans la Caisse municipale la somme de 250.000 francs pour le Grand Prix de Paris de 1908.

Le rapport, déposé par M. Paul Escudier, au nom de la troisième Commission, a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée Communale. Cette décision, prévue depuis longtemps, n'a étonné personne, la proposition de la Société d'Encouragement étant, en effet, conforme aux intérêts de la Ville et de l'Elevage.

Les sommes, consacrées à l'augmentation de la prime affectée à la plus grande épreuve de l'année, sont prélevées sur les plus-values des recettes du pari mutuel. Le surplus des excédents de recettes sera versé à des Sociétés de province qui augmenteront elles-mêmes leurs prix

D'autre part, les cinq grandes Compagnies de chemins de fer contribuant pour 50.000 francs au montant du prix, voilà donc le Grand Prix de Paris porté à la valeur nominale de 300.000 francs. A cette somme déjà respectable, viennent s'ajouter une partie du produit des entrées, ainsi que l'on sait, c'est donc un total d'environ 400.000 francs que le gagnant du Grand Prix de 1908 rapportera à son propriétaire.

De la sorte, la grande épreuve internationale qui se dispute à Longchamp ressaisira son prestige qui menaçait de diminuer. Mais nous sommes encore loin des Américains, qui possèdent une épreuve de 100.000 dollars, soit 500.000 francs.

Ne désespérons pas de voir ce record battu, un jour, par une épreuve française.

Paul Mégnin.

Une estocade de Fuentes.

LES COURSES DE TAUREAUX DE MARSEILLE

Des courses de taureaux très intéressantes viennent d'être données à Marseille. Les meilleurs toréadors espagnols y prirent part.

UN CONCOURS DE PÊCHE A LA LIGNE

La société de l'Epinoche Langroise vient de donner un concours de pêche à la ligne dans le canal de la Marne à la Saône à Langres. Il était curieux de voir la foule des pêcheurs alignés sur les rives faire assaut d'astuce et d'adresse pour capturer le plus de poissons possible.

Le concours de pêche à la ligne de Langres.

L'Entraînement chez d'Ockhuysen

Les deux ans vont faire leurs débuts lundi prochain. La génération nouvelle va-t-elle compter de grands cracks ? Une visite à l'établissement de M. d'Ockhuysen

Ainsi qu'au théâtre, où la curiosité du spectateur est constamment éveillée par ce qui se passe dans la coulisse, et dont le besoin de l'à-côté se satisfait avec la moindre anecdote ayant trait aux répétitions, le sportsman qui fréquente les hippodromes prend un intérêt très vif et très naturel à la préparation des acteurs appelés à jouer un rôle sur les pistes gazonnées; à l'entraînement des chevaux de courses.

Ah! s'il avait pu suivre les progrès de la forme de « son » cheval, s'il avait pu assister à ses derniers galops, comme son jeu eût été plus régulier! Que de « cent sous » égarés sur Tel ou Tel, d'après un renseignement, une indication, un tuyau, ou plus généralement une simple inspiration, eussent rapporté la forte somme, placés sur un cheval mieux connu, absolument en état de mériter la confiance qu'on lui aurait accordée.

La tâche serait rude pour celui que la passion du cheval ou du jeu conduirait à entreprendre pareil travail. Les centres d'entraînement sont éloignés de Paris : Maisons-Laffitte ou Chantilly, les chevaux sortent à la pointe du jour. Et puis, il lui faudrait se glisser dans l'intimité de l'entraîneur, des jockeys, des lads, et puis il lui faudrait suivre de très près les progrès de chaque cheval, et puis il lui faudrait entreprendre la connaissance d'un entraîneur voisin, et puis, et puis...

C'est à Maisons-Laffitte, en effet, que se tiennent les principaux « foyers » d'entraînement, Chantilly perdant de jour en jour un peu de son importance.

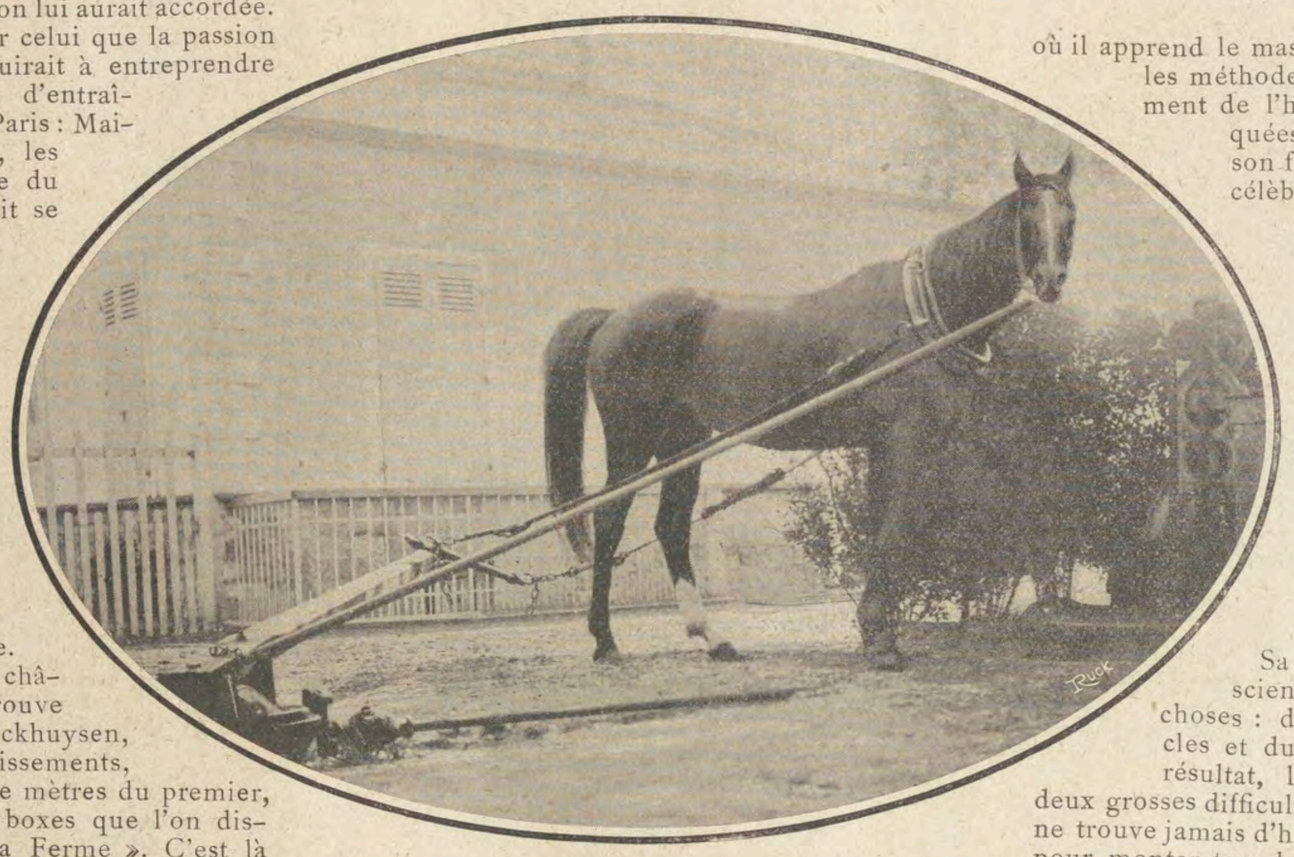
Tout au bout du parc du château, ombragé et touffu, se trouve l'établissement de M. d'Ockhuysen, ou mieux ses deux établissements, car, à quelques centaines de mètres du premier, s'élève un autre groupe de boxes que l'on distingue sous le nom de « la Ferme ». C'est là principalement que sont les espoirs des propriétaires, les chevaux de deux ans. Sont-ils nombreux? On en compte au total 42. Combien, dans ce lot, recueilleront des lauriers sur nos hippodromes ?

Parmi eux, cependant, il en est qui se distinguent déjà à l'attention des connaisseurs, dont on escompte les victoires prochaines et sur qui l'œil s'arrête avec intérêt.

C'est ainsi que nous remarquons, à mesure qu'ils se rendent au travail : Monte-Cristo, par Fourire, au comte Laïr; Begoun, par Brio, à M. Michel Ephrussi; Génie, par Gospodar; Glion, par Brio; Beu, par Brio, tous ces chevaux au même propriétaire. Quelques-uns appartenant à M. A. Veil Picard sont également à noter. Ce sont : Santos, par Winkfield; Clouet, par Miguel; Amour Libre, par Clairon; Parpaillot, par Chalet; Zora, par Perth.

Voici encore Madame Tassaud, par Winkfield, à M. Chapard, et Madras, par Americus, à M. Castel fils. Ce Madras courra t-il en France ? On ne sait. Peut-être. En tout cas, il présente cette particularité qu'il est entraîné par M. d'Ockhuysen pour M. Castel fils, un propriétaire de Malaga, en Espagne. Ce qui prouve que l'on vient de loin pour rechercher les bons entraîneurs.

L'entraîneur d'Ockhuysen,
ancien élève de l'Ecole vétérinaire d'Alfort, ancien journaliste sportif, a appliqué à l'entraînement la methode scientifique.



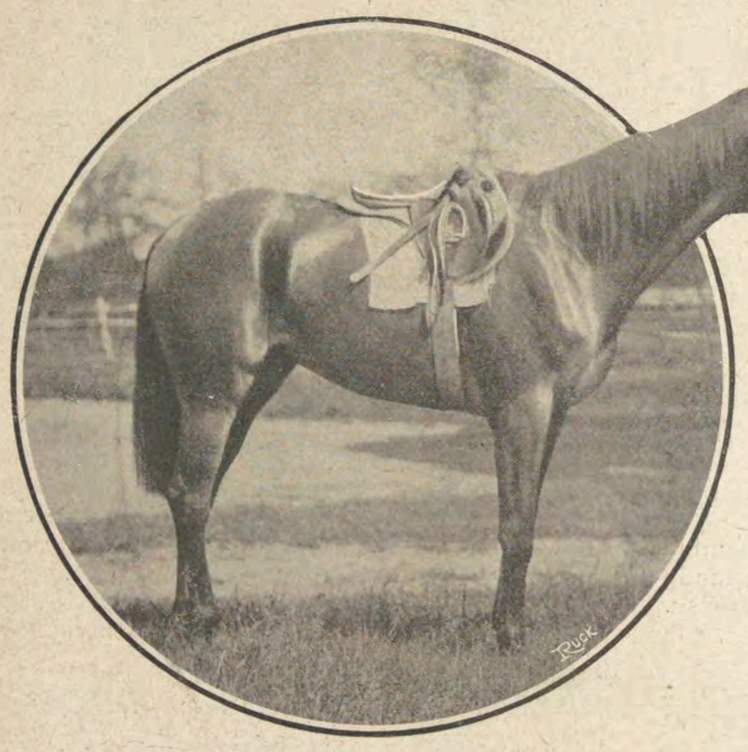
Le vieux Libos,
après une carrière bien remplie, est aujourd'hui employé à tourner une pompe à manège.

M. d'Ockhuysen fut un innovateur. C'est à cette qualité qu'il dut d'être pris pendant longtemps pour un Américain. En réalité, il est Français, d'origine hollandaise. Il naquit en 1868 à Haarlem, où son père était éleveur et entraîneur de trotteurs. Il était donc naturel qu'il eût l'idée d'entreprendre le métier paternel. Mais au lieu de parvenir au but par les moyens ordinaires : lad, jockey et la suite, il voulut apprendre son « état », devenir un homme de science et pratiquer l'entraînement d'une façon raisonnée. Après de solides études au lycée de Nice, il entra donc à l'Ecole vétérinaire d'Alfort, en 1884, y suivit les cours pendant trois ans, puis demanda un congé illimité. Alors commence la période « flottante » de sa vie.

En 1890, il est en Suède, où il apprend le massage. Il estimait que toutes les méthodes utilisées pour l'entraînement de l'homme peuvent être appliquées au cheval et utilisa l'aide de son frère, qui fut le manager du célèbre Cordang. Il s'entraîne lui-même à son tour et ne tarde pas à devenir coureur à pied.

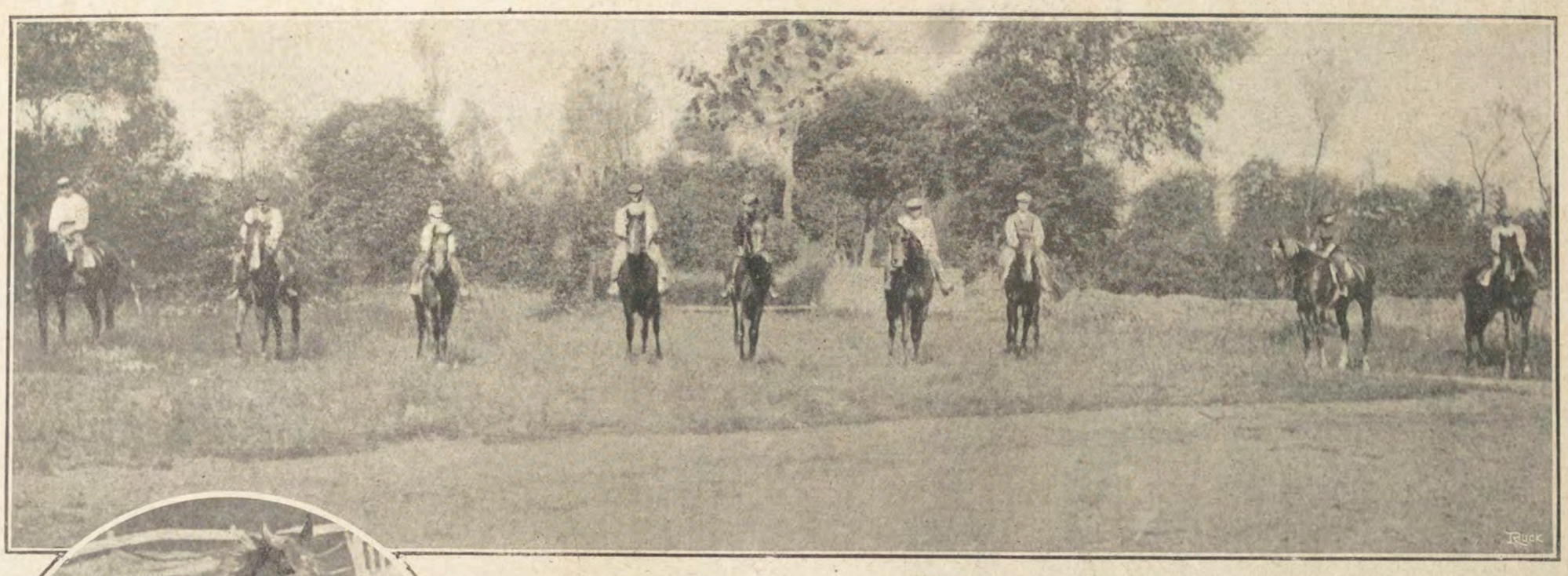
Puis, le journalisme le tente et en 1895 il est secrétaire de la rédaction du *Sport Libre*. Il en sort bientôt, et en 1896 il s'établit définitivement entraîneur public, à Maisons-Laffitte, dans l'ancienne propriété de Max Lebaudy. Il est actuellement chargé des chevaux de MM. Michel Ephrussi et A. Veil Picard.

Sa méthode est entièrement scientifique. Elle ne vise qu'à deux choses : donner au cheval des muscles et du poumon. Pour arriver à ce résultat, l'entraîneur doit surmonter deux grosses difficultés : la première, c'est qu'on ne trouve jamais d'hommes en nombre suffisant pour monter tous les chevaux pendant le temps nécessaire au travail quotidien. Cela naturellement dans les seules écuries où les chevaux sont en grande quantité à l'entraînement. Or, actuellement, M. d'Ockhuysen en possède 78.



Madame Tassaud,
par Winkfield et Hampole,
provenant de l'élevage de Royal-Pré, à M. R. Chapard, appartient à M. Chapard.

Hanoï II,
par Fastisson et Alice Hampton
a couru en plat sous les couleurs de M. Vagliano et représentait dans la Grande Course de Haies de cette année l'entraînement de d'Ockhuysen.



Grand Mogol,
par Grand Master et Modeste,
provenant de l'élevage M. Bruno, haras de Barbazan Debat, acheté yearling 5.900 francs, par M. A. Veil Picard.

Le dressage au starting-gate.

Depuis que sur tous les hippodromes, ou à peu près, les départs sont donnés au starting-gate, un des premiers dressages des yearlings consiste à les habituer à ne point s'effrayer au lever des rubans de la starting machine.

Il en eut jusqu'à 104. La seconde, c'est que pas un seul homme ne possède une main suffisamment légère pour ne pas abîmer la bouche du cheval. Or, la fraîcheur de la bouche, chez un cheval, entraîne la mobilité de sa tête et rend, par conséquent, sa conduite plus aisée.

Indépendamment de la méthode, M. d'Ockhuysen se sert de ses connaissauce vétérinaires. C'est ainsi que par les massages il remit sur pied Fifre II, considéré comme perdu. Par une opération merveilleuse et au moyen d'un onguent de sa composition, il « remettait à neuf » le pied de Finasseur et lui faisait gagner plus de 600.000 francs en six semaines. Le premier, suivant les indications du capitaine Bausil, il faisait entrer le s cre dans l'alimentation de ses élèves. Il va même jusqu'à leur donner de la kola.

Aussi, est-il récompensé de ses efforts ; les anciens succès de Finasseur suffiraient seuls à justifier sa réputation. Le cheval de M. Michel Ephrussi est d'ailleurs l'enfant gâté de la maison. Un homme est spécialement chargé de le soigner ; c'est son valet de chambre. Du reste, ils se connaissent fort bien, et c'est un plaisir de voir Finasseur suivre l'homme partout où il va, et quand il s'en éloigne trop revenir à la voix.

A côté de ces champions encore sur la brèche, il est d'autres gloires que leur fin a rendus modestes. C'est ainsi qu'on peut voir plusieurs fois par jour, Libos, le fameux Libos, endosser les harnais et attelé à la pompe à manège, monter l'eau pour l'abreuvoir des camarades plus jeunes qui, malgré ce spectacle d'une aussi triste fin, possèdent encore des illusions. PAUL MÉGNIN.

Le Sportsman et la Finance

Nous continuons à être surpris du nombre de lettres que nous adressent les lecteurs et abonnés de la *Vie au Grand Air*. Nous ne pouvions pas supposer que dans la catégorie spéciale des amateurs de sports, c'est-à-dire d'exercices en général violents et de vie très active, il se trouvait tant de plumes disposées à perdre un moment pour s'occuper de finances.

Il est vrai que sur trois lettres il y en a deux qui, d'une façon plus ou moins enveloppée, demandent que nous leur indiquions la valeur qui va monter.

Les prophéties ne sont pas de notre ressort, mais le fussent-elles, nous ne nous faisons aucune illusion sur le sort qui leur serait réservé. On ne les suivrait pas.

Peut-on admettre qu'un sportsman puisse jouer autrement que sur paris de sport ? Il y a, certes des exceptions, car il y a des gens qui jouent partout, sur tout, mais ceux-là ne sont pas des sportsmen ; ce sont des clubmen, ce qui n'est pas du tout la même chose.

Nous estimons que le sportsman a, par son genre de vie même, trop d'occasions de jouer. Plus il est habile dans un sport quelconque, et plus il est tenté de mettre son argent sur le cheval, sur la voiture ou sur le champion qui lui plaît. Notre devoir est au contraire de réagir contre cet amour du risque et d'engager nos lecteurs à placer sûrement leur argent. Nous désirons nous maintenir, dans ces causeries, sur le terrain du placement, et c'est pourquoi nous nous sommes expliqués, dans la dernière, sur les fonds d'Etats.

Nous le répétons, pour nous, Français, il n'existe guère qu'un seul fond d'Etat, le 3 o|o. C'est regrettable qu'il soit aujourd'hui menacé d'un impôt, alors que les promesses les plus solennelles l'en ont affranchi à tout jamais. Aussi nous restons encore incrédules. En voyant venir l'impôt par cédules que nous promet M. Poincaré, nous espérons que, pour ne pas se parjurer, la France fera, pour la Rente, une unique exception.

Mais, même si l'impôt frappait la Rente, nous considérerions encore notre 3 o|o comme le fond d'Etat pratique pour nos portefeuilles, de préférence à tous les fonds d'Etats étrangers, qui peuvent être avantageusement remplacés par obligations de grandes entreprises d'utilité publique.

Sous ce titre général nous entendons les grandes affaires de tous genres qui assurent des services publics : le Suez, les Compagnies de chemins de fer, de transports maritimes, de tramways, les Compagnies d'eaux, d'électricité, de gaz, etc., etc. Et nous prions nos lecteurs de la *Vie au Grand Air* de nous suivre dans une petite comparaison entre les emprunts d'Etats et les emprunts de ces grandes sociétés. Nous tenons particulièrement à connaître leur opinion, parce qu'elle est celle de gens habitués à comparer et à juger. Plusieurs d'entre eux nous répondront, nous en ferons notre profit.

Quand un Etat emprunte, c'est toujours pour couvrir des dépenses trop fortes faites à des dates plus ou moins reculées, très souvent pour travaux ou services publics qui rapportent des intérêts et même des bénéfices. Les Etats, cependant, ont d'autres causes de dépenses stériles : la guerre, la marine, l'entretien de richesses mobilières ou immobilières, de personnels administratifs exagérés, enfin les gaspillages.

Un grand pays n'est pas seulement un ensemble de richesses à faire valoir, c'est aussi une grande et fière puissance qui doit savoir être généreuse. Nous admettons ses dépenses de luxe jusqu'à la mesure de ses forces, mais pas au delà.

Les Etats qui font faillite, qui ont recours à des moratorium qui, en un mot, ne tiennent pas leurs engagements, ont fait comme les prodigues, ils ont exagéré leurs dépenses de luxe et, c'est parce que nous en avons trop vu dans cette pénible situation, que nous n'aimons pas les fonds d'Etats.

Les grandes Sociétés d'entreprises d'utilité publique, au contraire, ne doivent admettre aucune dépense de luxe. Elles se bornent à exploiter de leur mieux et le plus économiquement possible, dans l'intérêt du public, qu'elles servent, et dans celui de leurs actionnaires, qu'elles rétribuent. Toute dépense qui n'aurait pas ce double but pour objectif tomberait sous la critique des administrateurs et des actionnaires. C'est là le grand avantage des Sociétés sur les Etats.

Leur infériorité consiste en une surface moindre, des capitaux plus petits, une exploitation unique, tandis que le plus faible Etat a plus de capitaux, des richesses latentes plus grandes et, s'il est honnête, un crédit plus considérable.

Nos lecteurs ont pu s'apercevoir que nos entreprises favorites sont les grandes Sociétés de tramways, d'énergie et d'éclairage électriques dans de grandes villes. Pourvu que ces entreprises aient des capitaux suffisamment élevés, leurs titres nous paraissent plus sûrs que les emprunts d'Etats. Si vous voulez être bien au courant de ces questions, demandez la *Revue Internationale des valeurs de placement*, qui vous sera envoyée gratuitement pendant trois mois. Elle vient d'étudier une Société de ce genre à Puebla (Mexique), qui nous paraît très intéressante.

Cette Société, dont la création est l'œuvre du même groupe puissant de capitalistes canadiens et américains qui a constitué les sociétés analogues de Rio de Janeiro, de Mexico et de Sao Paulo, arrivera rapidement à la même prospérité que ses aînées. Nous enverrons une notice détaillée sur cette affaire à toutes les personnes qui nous la demanderont.

Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, encaissement de coupons, nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.